28

automundo

$ 30.-
Uruguay $ 8.50.-



Fiat Abarth 1.000 "Bialbero"
Colección AUTOMUNDO



EN LA TRANSMISIÓN DEL

IX GRAN PREMIO INTERNACIONAL TURISMO 1965

LAS ALTERNATIVAS COMPLETAS
DE ESTA COMPETENCIA DESDE
EL 20 AL 30 DE OCTUBRE

¡PARA TODO EL PAÍS!

con ALBERTO HUGO CANDO
y el EQUIPO "VERTIGO"

DIRECCION TECNICA:
Ing. MAX KOEBLE

¡MÁS POTENCIA AL SERVICIO DEL OYENTE!

automundo



Nº 28 6 de octubre de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

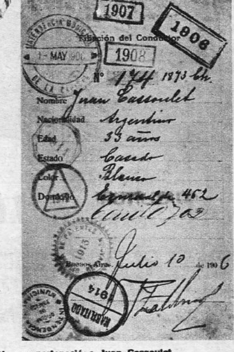
SUMARIO

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ALVAREZ, Estados Unidos; **DIANA BARTLEY**, Estados Unidos; **FERRUCIO BERNABÓ**, Italia; **BERNARD CAHIER**, Francia; **JOHN CAMSELL**, Inglaterra; **GIOVANNI CANESTRINI**, Italia; **WILLIAM CARROL**, Estados Unidos; **LUCIANO CONSIGLI**, Italia; **ETIENNE CORNIL**, Italia; **GIORGIO M. COSTA**, Bélgica; **SERGIO FAVIA DEL CORE**, Italia; **ALDO FARINELLI**, Italia; **PAUL FRÉRE**, Bélgica; **MICHAEL FROSTICK**, Inglaterra; **JAN GAWRONSKI**, Polonia; **DENIS JENKINSON**, Inglaterra; **GIOVANNI LURANI**, Italia; **GIANNI MARIN**, Italia; **M. TANGRE**, Francia; **J. TAUVEL**, Suecia; **KURT WOERNER**, Alemania; **PASCAL ICKX**, Bélgica; **F. VARISCO**, Italia.

CORREO DEL LECTOR


Conductor de Automóvil
1908
1908
1907
POLICIA DE LA CAPITAL
Nombre Juan Cassoulet
Número de Orden 174


1907
1908
1908
Filiación del Conductor
Nº 174
Nombre Juan Cassoulet
Nacionalidad
Edad
Estado
Color
Domicilio
Buenos Aires, Julio 10 de 1906

Registro de conductor Nº 174, que perteneció a Juan Cassoulet.

LA COPA DE JUAN CASSOULET

. . . me dirijo a ustedes para exponerles el desarrollo de un problema que ocurrió hace catorce años, aproximadamente. Ante todo quiero informarles que soy bisnieto del ganador del Gran Premio Nacional de 1910 Juan Cassoulet y nieto de Eugenio Cassoulet, de brillante trayectoria en el automovilismo deportivo argentino.

El problema en cuestión es el siguiente: después de tener la Copa de 1910 durante veinte años, mi bisabuelo creyó que el Automóvil Club Argentino se enorgullecería de tenerla en exposición, por lo que la donó para el Museo de la institución. El gesto no fue correspondido, pues pasado el tiempo, el ACA se la entregó al tristemente desaparecido Juan Gálvez, aun a costa de la promesa de que la Copa quedaría en el Museo.

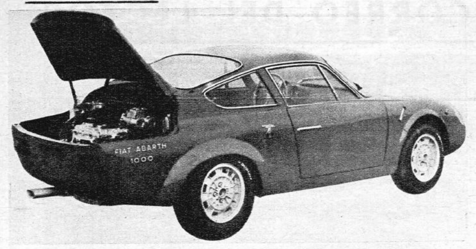
Ahora bien; durante dos generaciones el problema quedó en el olvido. Pero hoy yo, quizá por ser el único varón descendiente de Juan Cassoulet y muy aficionado al deporte motor, desearía se subsanase este inconveniente devolviendo esa Copa a la comisión del ACA, porque no es un trofeo de varios grandes premios, sino una reliquia del deporte, algo que en lo material puede tener poco valor, pero que desde el punto de vista moral lo tiene y mucho. Desde ya le agradezco la publicación de esta carta.

Luis Eugenio Chavanne
José Luis Cantilo 4180
Capital Federal

Entendemos que lo más prudente en el caso que usted plantea es hacer una exposición completa de los hechos, para que de la misma surja la verdad. El Automóvil Club Argentino resuelve realizar en el año 1910, una carrera de proyecciones tan extraordinarias como que debería —de acuerdo con las propias declaraciones de sus organizadores— alcanzar, en el futuro, los méritos de la Vanderbildt Cup y la Gordon Bennet, las que, juntamente con el Gran Premio de Francia, constituían las máximas expresiones del automovilismo mundial de aquel entonces. Es necesario recordar que, en aquellos años, no habían nacido aún los Grandes Premios de Alemania, Italia, Inglaterra, Suiza y otros. A esa, a nuestra carrera del año 1910, se le dio el nombre de Gran Premio Nacional, y es, precisamente, la que por ser ganada por su bisabuelo interesa a nuestra historia. El ACA era, entonces, una institución pobre formada por gente rica, y como no tenía capital suficiente para una empresa de tal magnitud, se resolvió recurrir a la contribución privada editando un folleto en cartulina, en el que se exponían proyectos y necesidades. De estos folletos sabemos que se hicieron el número suficiente como para entregarle uno a cada asociado: 48. Con el correr del tiempo no quedó ninguna de estas "cartulinas" en poder de la institución organizadora, "cartulinas" que, a fin de cuentas, constituyen, virtualmente, los certificados de nacimiento del Gran Premio más antiguo del mundo, después del de Francia. Nuestro redactor, Alberto Salotto, resolvió, entonces, desprenderse del que enriquecía su colección de motivos automovilísticos y lo donó al ACA, exhibiéndose, actualmente, en la vitrina de la Sección Carrera de la institución.

De la lectura de ese material, que el tiempo le acordó características y valor de documento, tomamos conocimiento de que el presidente de la institución "ha ofrecido una copa "challenge" que se denominará Copa Pacheco y Anchorena y que será adjudicada al vencedor de la prueba a efectuarse entre las ciudades de Buenos Aires - Rosario - Córdoba, una vez por año, en los meses de enero o febrero y en la que podrán tomar parte corredores extranjeros".

De lo anterior se desprende que el trofeo en cuestión no fue instituido, directamente, por el ACA, sino que fue una donación del señor José Pacheco y Anchorena, condicionada a los hechos futuros que distinguen a los que tienen denominación de "challenge". En este caso la voluntad del donante fue que "la artística copa se



FIAT ABARTH 1.000 "BIALBERO"

Características técnicas:

Berlineta de competición derivada del Fiat Abarth "Monomille" con motor con dos árboles de levas a la cabeza.

Motor (dimensiones): relación de compresión: 10,8:1; potencia: 104 HP (DIN) a 8.000 rpm; cupla máxima: 11,5 kgm (DIN) a 5.800 rpm; combustible: nafta de 98 octanos.

Motor (construcción): válvulas a la cabeza (en una V de 80°), dos árboles de levas a la cabeza (accionados por cadena); cárter seco, filtro de aceite en derivación 6,6 litros de aceite; dos carburadores horizontales de doble cuerpo Weber 40 DCOE; bujías Champion N 58R; capacidad del radiador: 10 litros.

Trasmisión: relación del puente: 4,333:1 (9/39); opcionalmente se pueden obtener las siguientes relaciones: 5,375:1 (8/43); 4,875:1 (8/39); 4,555:1 (9/41), ó 3,90:1 (10/39).

Relaciones de desmultiplicación:

a) caja de cuatro velocidades: I, 3,384:1; II (se puede optar entre), 1,894:1, 1,750:1 ó 1,666:1; III, 1,545:1, 1,280:1 ó 1,20:1; IV, 1,037:1, 1:1, 0,866:1 ó 0,833:1;

b) caja de cinco velocidades: I, 3,384:1; II, 2,437:1, 2,111:1, 2,055:1 ó 1,894:1; III, 1,894:1, 1,434:1, 1,333:1 ó 1,240:1; IV, 1,545:1, 1,240:1, 1,037:1, 1:1 ó 0,964:1; V, 1,280:1, 1,037:1, 0,931:1, 0,896:1, 0,866:1 ó 0,806:1.

Chasis y suspensiones: amortiguadores telescópicos Koni, neumáticos Dunlop R 6, adelante: 5,00x13; atrás: 5,50x13.

Dimensiones y pesos: trocha delantera y trasera: 121 cm; despeje del suelo: 16 cm; diámetro de giro: 11 m; largo: 348 cm; peso vacío: 570 kg (DIN); peso total admisible: 810 kg.

Performances: con la relación 4,333:1: velocidad máxima: 218 km/h; relación peso-potencia: 5,5 kg/HP (DIN); consumo (según normas CUNA): 11,5 litros cada 100 km.

"Sacate el antifaz, te quiero conocer..."

LOS diseños más estrambóticos que se producen en la industria automovilística no salen de los tableros de los diseñadores. Son creaciones que jamás llegan a aparecer en ninguna exposición y que, mientras menos llaman la atención de la gente, más satisfechos se sienten sus autores.

Se trata de prototipos de "coches del futuro", los que encima de su carrocería original llevan un disfraz de masilla, chapas de alumnio, parrillas, faros y luces traseras postizas. De este modo se cambian las líneas de sus contornos, para que el nuevo modelo no pierda novedad al ser mostrado al público uno o dos años después. Lo curioso es que esos disfraces que tapan el verdadero diseño han inspirado, a veces, revolucionarias creaciones. El año pasado, por ejemplo, los estilistas de Chevrolet descubrieron notables coincidencias entre un "camouflage" usado dos años antes y un coche de otra marca que acababa de salir al mercado.

Los ingenieros de las pistas de prueba de la General Motors en Milford, Michigan, han hecho un verdadero arte del problema de superponer un diseño simulado encima del original. Y decimos problema, porque realmente lo constituye el hecho de mantener ocultas las últimas creaciones durante un año o dos, antes de que los nuevos modelos salgan a la venta. Piénsese que ya están en pistas de prueba y caminos, los automóviles que se lanzarán en 1967 y 1968. Cuando estos coches van por la carretera y se detienen en estaciones de servicio y pueblos, durante los viajes de prueba, el público, en general, no se da cuenta del disfraz. "El problema mayor lo constituyen los adolescentes —señalan los técnicos de la General Motors—; ellos saben de memoria las características de los coches existentes y, enseguida, se ponen a mirar por debajo de los guardabarros para ver si la línea interior corresponde a la exterior".

disputara hasta que el mismo automovilista la haya ganado tres veces, en cuyo caso quedará dueño absoluto del trofeo".

El señor Cassoulet al ganar la primera edición de ese Gran Premio recibió la Copa, que mantuvo durante veinte años, hasta que, por su propia voluntad, resolvió devolverla al ACA, con carácter de donación. La razón de estos dos episodios —retención y devolución— no hemos podido justificarla pese a las averiguaciones que hicimos, no sólo para contestar esta carta, sino para resolver, también, una inquietud periodística que teníamos desde antiguo. Lo positivo es que Juan Gálvez ganó en 1951 su tercer Gran Premio y el periodista Alberto Salotto advirtió a los directivos del ACA que había un trofeo depositado para quien cumpliera aquella hazaña. En la casa se ignoraba tal existencia, pero ante la evidencia de la documentación aportada, resuelve entregarlo, esta vez cumpliendo el mandato del donante, señor José Pacheco y Anchorena, a quien había ganado tres veces el Gran Premio: Juan Gálvez.

Ésta es la historia del trofeo y no queremos ni poner ni quitar rey alguno.

ROSCADAS NOCTURNAS

Es con sumo respeto y el mayor agrado que me dirijo a ustedes sin otro motivo que el de dar mis fervientes felicitaciones por el éxito alcanzado por esta gran revista que es AUTOMUNDO; además como padre de un muchacho de veinte años y preocupado profundamente por el cariz que toman las cosas últimamente, me he decidido a escribirles para pedirles por favor que publiquen, a la mayor brevedad, un artículo sobre las "picadas", en el cual hagan saber a la juventud los peligros que éstas ocasionan.

Volviendo a mi hijo: estoy desesperado; ante todo, poseo un taller mecánico en la calle Arenales 1522, esquina Paraná, y a todo aquel que traiga su coche para reparar y mencione la revista AUTOMUNDO, le haré absolutamente gratis, en agradecimiento a la gentil ayuda que espero de ustedes, una alineación de dirección en mi nueva máquina alineadora "Scoins Dinamic Bean".

Desde que existe este nuevo y maldito auge de las "picadas" en la Costanera mi hijo me roba la Estanciera todos los viernes a la noche, y, en compañía de sus amigos, sale a correr carreras a diestra y siniestra; ya he pagado por él tres multas de $ 6.000 cada una. Además, y principalmente, existe el peligro de que se mate.

Es realmente impresionante lo que hacen estos "mocosos" irresponsables al volante de un automóvil. Lo digo porque he tenido oportunidad de presenciarlo una noche que seguí a mi hijo.

Ahora bien: he probado mil y un métodos para impedir que me robe el vehículo, desde sacarle el distribuidor hasta colocarle una cadena en el volante, pero todos mis esfuerzos son inútiles; no duermo por la noche pensando que mi hijo puede estar haciendo una de las suyas. **Pregunto:** ¿Existe algún método o aparato que yo no conozca, para colocar en el coche, que dé un resultado positivo frente a este iracundo jovenzuelo, que me tiene ya envejecido prematuramente? Yo creo que no. ¿Qué me aconsejan?

Yo creo que la solución sería que las revistas publicaran artículos que hablasen de los peligros que estas andanzas nocturnas traen aparejados. Por eso les ruego tengan en cuenta mi pedido.

Sé que muchos padres tendrán mi mismo problema y no me avergüenzo de exponerlo a los lectores de AUTOMUNDO, pues sé que la mejor manera de solucionarlo es encarándolo de frente y sin vergüenza. Ojalá todos siguieran mi ejemplo. Les ruego además, de ser posible, la publicación de mi carta, ya que espero que al leerla mi hijo, recapacite, se avergüence y comprenda que yo no soy el único que está en contra de lo que él llama "roscadas nocturnas".

Espero vuestra ayuda y consejo a la brevedad.

Enrique Broda
Arenales 1522
Capital Federal

Sí, por supuesto que existen varios métodos técnicos o mecánicos para impedir que nadie retire su automóvil cuando usted no lo desea. Pero tratándose de un hijo que "ya tiene 20 años" no hay mejor método que llamarlo a la reflexión, haciéndole razonar sobre lo incorrecto de su proceder y el riesgo inútil que asume. Hay cosas más nobles que una "roscada nocturna", por las cuales sí vale la pena arriesgar la vida y la tranquilidad de los padres. Y lo decimos nosotros que somos "tuercas" de alma. Hágale leer esta carta a su hijo; estamos seguros de que el joven Broda, como nosotros, comprenderá su inquietud no concurriendo más a las "roscadas".

NEUMÁTICO SIN CÁMARA

Leyendo AUTOMUNDO Nº 18 me llamó la atención un artículo que salió en la última página referente a cubiertas sin cámara. Según su revista llama la atención el bajo porcentaje de personas que la han adoptado. Si su eficacia está comprobada, ¿por qué razón no la adoptan los autos de Turismo de Carretera?, ya que, como es sabido, hubo muchos accidentes y, algunos de ellos mortales, debido a pinchadura de gomas que de haberse usado sin cámara no hubiesen ocurrido.

Jorge A. Gavelini
Avda. del Valle 183
Lanús Oeste

El neumático sin cámara tiene innegables beneficios para los coches utilitarios y hay fundadas opiniones que aseguran que dentro de pocos años ésos serán los únicos que circulen. En Estados Unidos el porcentaje es muy grande.

Sin embargo, en competencias deportivas, aún no dio los resultados esperados por el riesgo de pérdida de aire en un derrape, trompo o curva tomada a velocidad límite. Por eso es que Estados Unidos, Europa y nosotros seguimos en carrera con el sistema antiguo aun cuando esperanzados en que sea por muy poco tiempo más.

RECTIFICAMOS, PERO NO TODO . . .

. . . a raíz del artículo "TM 500 Kilómetros de la ciudad de Buenos Aires", aparecido en el número 23, página 32,

del que trascribo su primera columna: "El programa anunciaba la iniciación de la competencia para las 10 horas, pero un retraso del comisario deportivo postergó la largada de la primera prueba casi una hora. Si bien esto demuestra una falta de consideración hacia los pilotos y hacia el público asistente, se podría llegar a disculpar. . .".

Ignoro de qué fuente se enteró el autor del artículo para dar esa información, pero debe de haber sido de una completamente oficiosa, puesto que, como comisario deportivo designado para ese evento, dispuse el día sábado 28, de acuerdo con el comisario adjunto, señor Gabriel Dasso, el director de la prueba, señor Horacio Rivarola (h.), y el conocimiento de la entidad organizadora, demorar en una hora la partida de las competencias a efectuarse el domingo 29, por razones de carácter técnico.

De allí que se lesione gratuitamente el cargo que inviste el comisario deportivo en una acusación de impuntualidad, por un lado, y de falta de consideración hacia corredores y público, por otro, que es mucho más grave, con informaciones inexactas y no confirmadas.

No tengo el gusto de conocer al autor del artículo, y descuento su más absoluta buena fe, pero este hecho no lo exime del error que ha cometido en bien de la información. Le agradezco el perdón condicional de la última frase trascripta, pero me es innecesario por los motivos citados. Si el señor periodista hubiera preguntado el día domingo 29, entre las 10.30 y las 18 horas, a cualquiera de las autoridades de la prueba el motivo de la supuesta demora, se hubiese evitado malas informaciones y cargos infundados. De lo aseverado ofrezco al señor director como testimonio, el del comisario adjunto, director de la prueba, oficiales deportivos de planillaje, cronometrista y autoridades organizadoras.

Ruego al señor director, por la justicia que se merecen las instituciones y el público lector, se repare el episodio injusto con la rectificación que le solicito. Descuento su alto sentido de responsabilidad periodística para darle solución honesta a un problema que, aunque menor, tiene la importancia mayúscula que damos a estos hechos los que bien queremos al deporte.

Jorge R. Camaño
Florida 323 - 3r. piso
Capital

Reconocemos nuestro error: la postergación de la iniciación de la prueba no se debió a un retraso del comisario deportivo sino a una decisión reglamentariamente tomada el día anterior. Pero insistimos en que, de una u otra manera, tal decisión no fue debidamente divulgada (diarios del domingo a la mañana, radios) y constituye por ello una falta de consideración hacia el público que concurrió temprano y hacia los pilotos participantes, quienes en su mayoría no sabían qué sucedía.

CURIOSIDAD SALTEÑA

. . .de que se me informe la causa por la cual, el Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado, no pase por la provincia de Salta.

William S. Mc Donald
Establecimiento Agrícola
Ganadero "El Ancla"
Rosario de Lerma
Salta

Salta ha sido asiento de etapa en la II y VIII ediciones del Gran Premio Turismo Mejorado que se realizaron en los años 1958 y 1964. Ignoramos las causas por las que no se la designó nuevamente cabecera en la próxima disputa anunciada para el mes de octubre, porque la elección del itinerario es privativo de sus organizadores sin que tengan que ajustarse para ello a un plan o normas impuestas reglamentariamente.

De cualquier forma, si la elección de Salta como etapa no fue muy generosa no creo que tengan ustedes muchos motivos de queja si se comparan con otras capitales que, como Mendoza, aún están esperando se halle solución a esa injustificable demora. Para poder justificar nuestra respuesta contabilizamos las etapas disputadas desde el año 1957 que es cuando nació la categoría y agregamos las proyectadas para este año 1965. En poder de ese material aprovechamos para publicarlo a continuación con la seguridad de que será siempre un aporte a la mayor ilustración del tema tratado. Las carreras consideradas son nueve.

San Juan	9
Catamarca	8
Tucumán	7
Carlos Paz	6
Córdoba	6
La Falda	2
Salta	2
San Luis	2
Bahía Blanca	1
La Rioja	1
General Pico	1
Mar del Plata	1
Santa Fe	1

MUCHA VELOCIDAD

Al tomar con mi Fiat 1500 una curva en ángulo recto a más de 110 km/h siento un ligero temblor en el piso. ¿Podrá deberse a fallas de amortiguación o será consecuencia de un vuelco anterior?

Oscar Domínguez
Cochabamba 3667 (Capital Federal)

Hemos consultado con Oscar Gálvez y Juan Manuel Fangio y nos confesaron que nunca viraron a esa velocidad curvas en ángulo recto. Como a nosotros también nos parece "bastante más que mucho" le aconsejamos hacer revisar su velocímetro.

ACLARANDO DUDAS

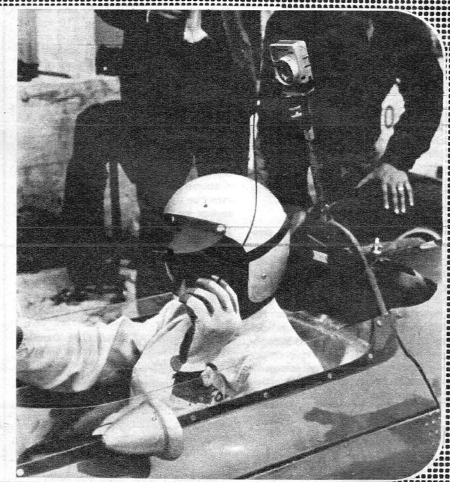
En su Nº 20, pág. 13, "VII Gran Premio, etc." el ganador de la categoría "A" es Rogelio Scaramella. A mi entender y el de alguno de mis amigos el ganador del año pasado fue J. M. Paillot.

Victor de Carolis
Estrada 845
Acassuso

Rogelio Scaramella fue quien ganó en esa categoría. En primera instancia se anunció, aunque sin confirmación, el triunfo de Paillot, quien luego fue descalificado por no haber ajustado su automóvil a las disposiciones del inciso "J" del Reglamento de la FIA. El corredor Paillot apeló ese fallo.

ASÍ MANEJA BANDINI

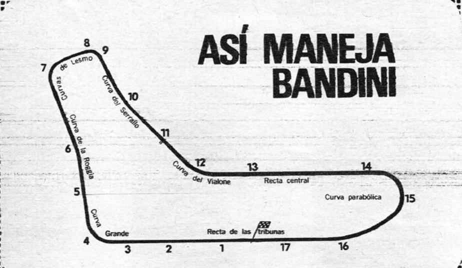
EL CAMPEÓN italiano Lorenzo Bandini, uno de los mejores pilotos de Fórmula 1 de la actualidad y jefe del equipo de carreras de la casa Ferrari, realizó en ocasión de las pruebas que precedieron al reciente Gran Premio de Italia, una vuelta de ensayo al circuito de Monza, durante la cual tomó las fotografías que ilustran la nota. Una pequeña cámara automática Canon Dial 35 fue fijada a un soporte colocado sobre el arco de protección que se encuentra detrás de la cabeza del conductor. De este modo, Bandini sólo debió accionar el disparador para registrar el recorrido de su Ferrari 12 cilindros de Fórmula 1. El número de las fotografías corresponde a la sección designada con el mismo número en el plano del circuito que acompaña esta nota. La serie de tomas, que fue obtenida mientras la máquina se desplazaba a 200 kilómetros por hora, permite apreciar el estilo de conducción del volante italiano, que es tal vez uno de los corredores que mejor conoce el circuito de Monza.

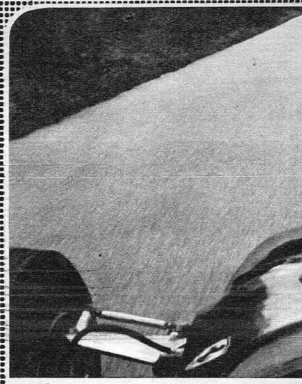


Un disparador de cable y la completa automaticidad de la pequeña cámara, permitieron a Bandini tomar las fotografías sin descuidar el manejo. Se utilizó película Kodak Tri-X, a una velocidad de 1/250 de segundo y una abertura focal de 5,6.

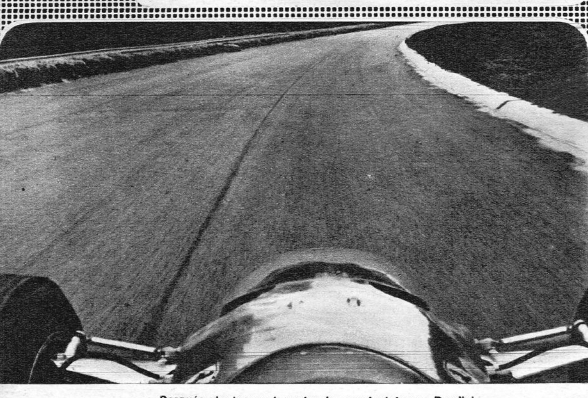
La máquina acaba de cruzar la línea de partida. La recta de las tribunas se extiende ante los ojos del piloto.

ASÍ MANEJA BANDINI





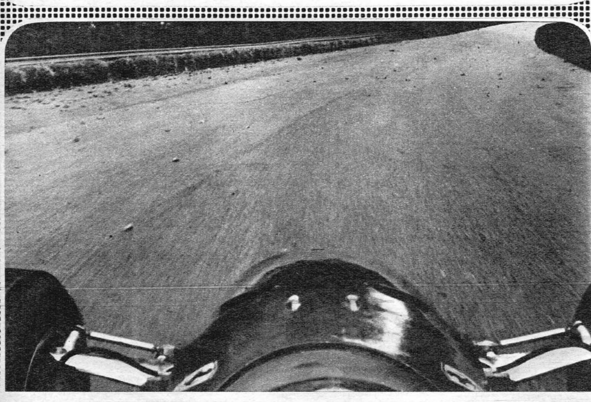
Pocos segundos después, se avista la Curva Grande. Bandini comienza a buscar el lado izquierdo de la pista.



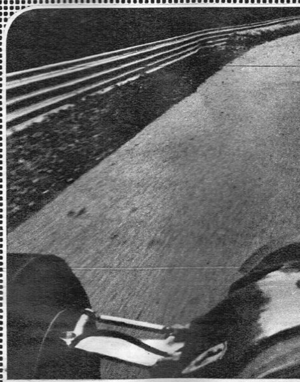
Después de tocar el punto de cuerda interno, Bandini se lanza hacia el centro de la pista, siempre acelerando.



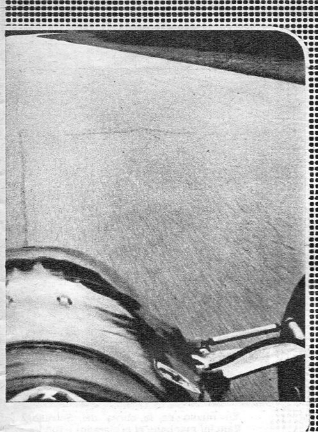
Una corta recta, en que se continúa la Curva Grande, da oportunidad al piloto de hacer uso de la sexta marcha.

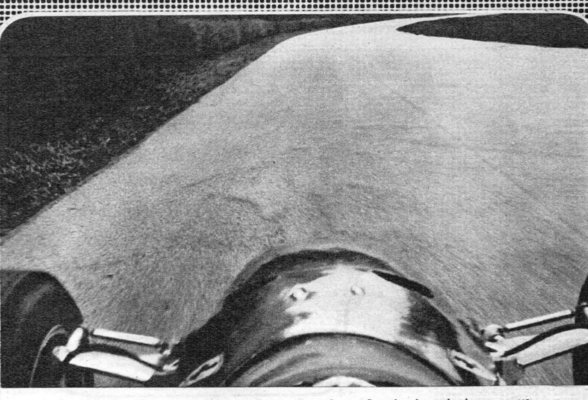


Con la máquina toda sobre la derecha, se explota a fondo la marcha elegida. Estamos ingresando en la primera de las dos curvas de Lesmo.

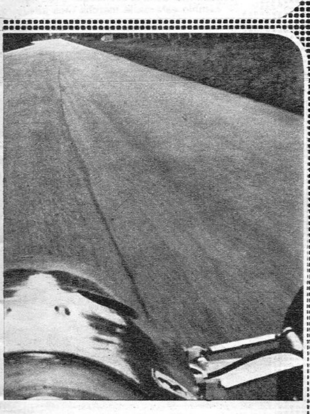


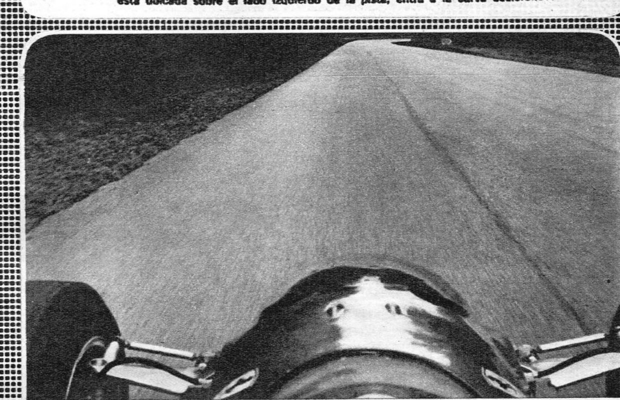
Al salir de la primera curva de Lesmo, la máquina está a la izquierda. Se entra a la segunda acelerando a fondo.



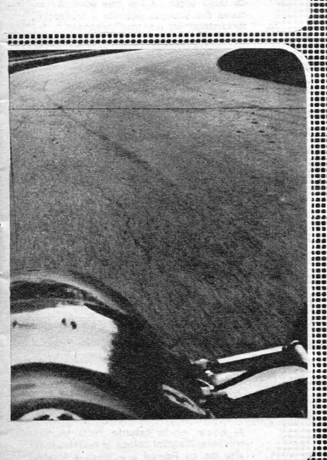


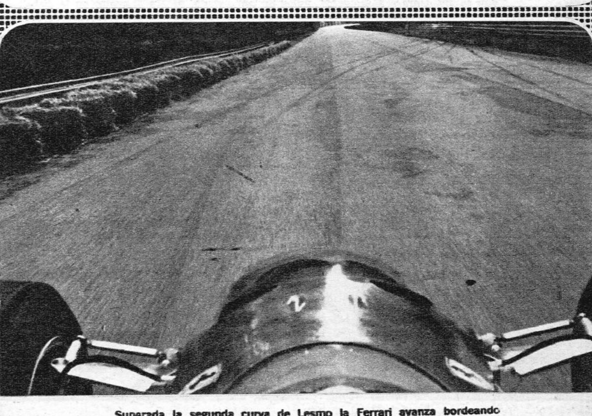
Pocos metros separan a Bandini de la Curva Grande. La máquina, que ya está ubicada sobre el lado izquierdo de la pista, entra a la curva acelerando.





Una amplia curva hacia la izquierda, llamada "Della Reggia", no obliga a Bandini a reducir la velocidad. Faltan 280 metros para las curvas de Lesmo.

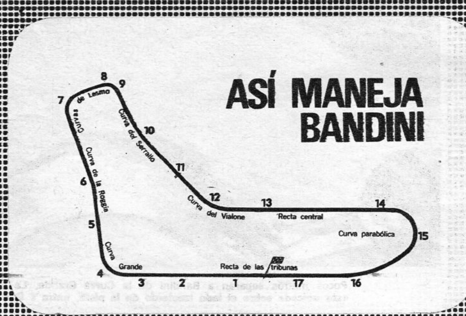




Superada la segunda curva de Lesmo la Ferrari avanza bordeando la valla protectora. Al terminar ésta, se coloca la marcha superior.

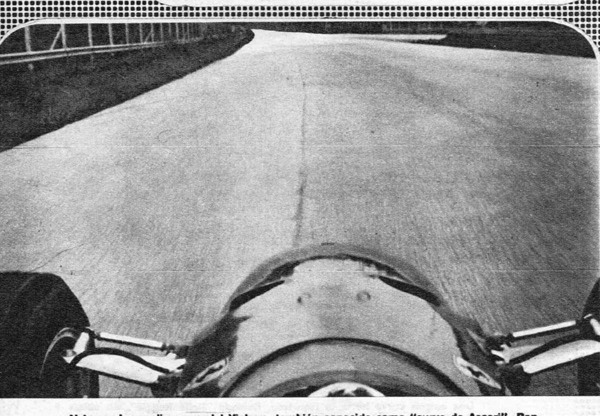


ASÍ MANEJA BANDINI





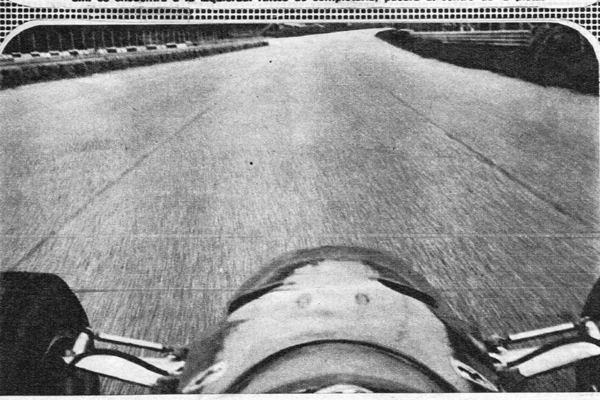
En medio de la curva del Serrallo, Bandini mantiene el acelerador a fondo. El cambio está en la marcha más alta.



Al tomar la amplia curva del Vialone, también conocida como "curva de Ascari", Bandini se encuentra a la izquierda. Antes de completarla, pasará al centro de la pista.



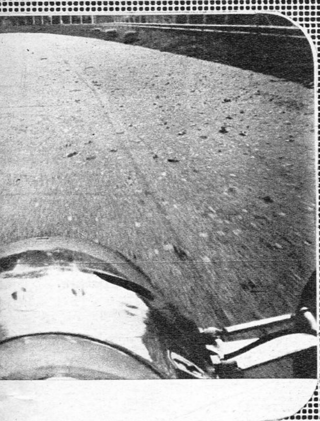
La larga recta central que continúa la curva del Vialone, permite a la Ferrari desarrollar su máxima velocidad.



A esta altura de la curva se adopta un estilo poco refinado, con frecuentes correcciones de la trayectoria, llamado "remate".

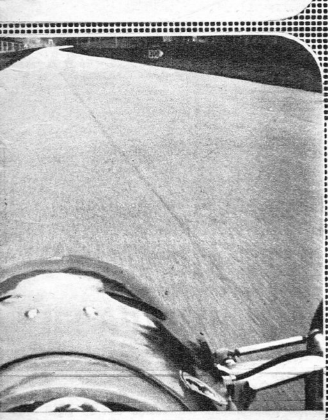


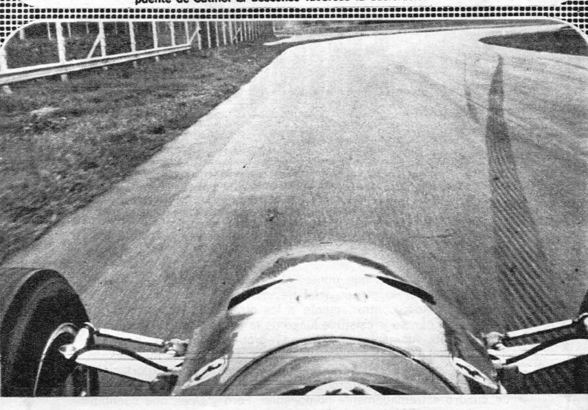
Al entrar en la extensa recta de las tribunas, Bandini coloca la marcha más alta de su Ferrari y acelera a fondo.



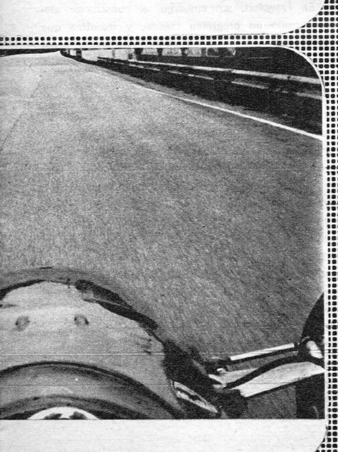


La Ferrari desciende hacia el paso por debajo del puente de Catino. El descenso favorece la aceleración.





El ataque de la curva parabólica requiere gran pericia en el uso del acelerador para evitar sobrepasar el límite de adherencia.





Hemos cumplido la vuelta al circuito. Dentro de escasos segundos nos detendremos en los boxes. En carrera deberíamos hacerlo varias decenas de veces.





Opel Kadett Limousine.



Cupé "Fastback" Opel Kadett.

SALÓN 1965, MODELOS 1966

automundo EN FRANCFORT

por ETIENNE CORNIL

El Salón de Francfort, que se realiza cada dos años en esa ciudad alemana, constituye uno de los acontecimientos más destacados de la temporada en el ambiente automovilístico internacional. El de este año, en particular, se caracterizó por el gran número de nuevos modelos presentados, ya que la mayoría de las fábricas alemanas modificó totalmente su línea para esta ocasión. En la presente nota, completamos la información que comenzamos a suministrar en AUTOMUNDO Nº 21, pág. 26; Nº 22, pág. 28; Nº 25, pág. 33 y Nº 27, pág. 8.

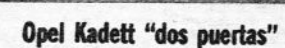
En esta ocasión más que nunca, el cuadragésimo segundo Salón de Francfort reveló el potencial de una industria nacional, cuya evolución siguió, contrariamente a las otras industrias del continente, un progreso irresistible luego de la finalización de la guerra. Desde 1955, Alemania es el primer productor europeo de automotores y en 1964 su producción llegó a cerca de tres millones de unidades, de las cuales la mitad tomó el camino de la exportación. En cuanto a su potencia productiva, la industria alemana presentó un cuadro extremadamente homogéneo. Ford y Opel, que cuentan con el apoyo de los "States", forman junto con Mercedes y Volkswagen el grupo de los "cuatro grandes". Les siguen luego los constructores de menor importancia, como Porsche y Glas, pero cuyo nombre es famoso en el dominio de los modelos especiales. Este año, los constructores alemanes en pleno —sólo Ford faltó a la cita— presentaron novedades que se extienden a lo largo de la gama completa de sus respectivas producciones y la exhibición que tuvimos oportunidad de ver en el Salón de Francfort se cuenta entre las más importantes de la posguerra.

OPEL ACENTÚA SU

La casa Opel, que es una subsidiaria de la General Motors, no se había separado hasta el presente de una política tradicionalista de acuerdo con su gigantismo. En Francfort, sin embargo, el constructor alemán desarrolló un programa inédito, y mientras que en otras oportunidades Rüsselsheim nos había acostumbrado a la seguridad, longevidad y calidad de sus productos, en esta ocasión prestó también atención al temperamento de sus creaciones. Este cambio de orientación se produjo en tres etapas. El pequeño Kadett, del que ya se han producido 650.000 unidades en el espacio de sólo tres años, sufrió una modificación radical: su carrocería, notablemente más espaciosa, descansa sobre un entreeje alargado de 2.325 mm a 2.416 mm, y a la gama usual de los Kadett (berlinas de 2 y 4 puertas y rural) se sumó por primera vez un cupé deportivo denominado "Fastback". Desde el punto de vista mecánico, el diámetro de los cilindros fue aumentado en 3 mm, para lograr un cilindrada de 1.078 cc y gracias a su relación de compresión (7,8 u 8,8 : 1) desarrolla como antaño 45 ó 55 HP (DIN). Opcionalmente, el Opel Kadett se puede obtener con frenos a disco en las ruedas delanteras y con llantas más grandes, de 13 pulgadas, sobre las cuales se pueden montar neumáticos cinturados. En su nivel intermedio, la línea Opel presenta un Rekord que también ha sido objeto de un estudio totalmente nuevo, y al margen





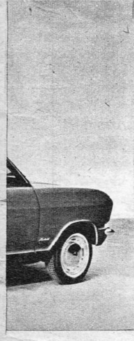


Opel Kadett "dos puertas"





Opel Kadett Caravan.





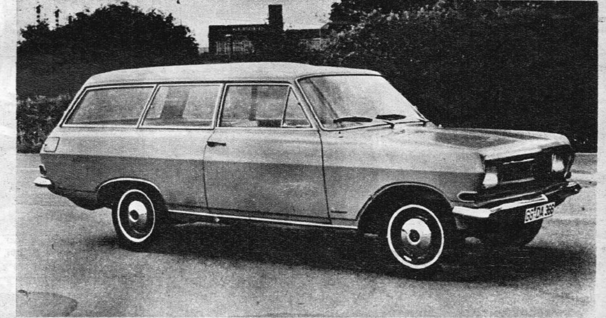
Opel Rekord Limousine.



Opel Rekord "dos puertas".

PERSONALIDAD

de una carrocería modificada sobre todo desde el punto de vista estilístico, el auto se distingue ahora por tener un motor enteramente nuevo, siempre de cuatro cilindros en línea, pero cuyo cigüeñal se apoya sobre cinco bancadas, mientras que la tapa de cilindros, que es de aleación liviana, incorpora un árbol de levas a la cabeza. Este nuevo motor está realizado con una carrera de 69,8 mm, que en combinación con una serie de diámetros que se escalonan sucesivamente de 82,5 a 88 y a 93 mm, ofrece tres variantes: 1,5 litros de 60 HP (DIN); 1,7 litros de 75 HP (DIN), que equipa la "limousine" y el cupé de serie y el 1,9 litros de 90 HP que acoplado a una trasmisión automática se puede obtener a pedido especial. Finalmente, para los grandes Kapitän y Admiral, el viejo seis cilindros de 2,6 litros que había llegado al máximo de su rendimiento con una potencia neta de 100 HP, cedió su lugar a un nuevo seis cilindros en línea. Este motor retoma el esquema constructivo del cuatro cilindros del Rekord, disponiendo así de siete bancadas de cigüeñal, de un árbol de levas a la cabeza y de la misma carrera de 69,8 mm. El diámetro se eleva a 92 mm, lo que le confiere una cilindrada total de 2.784 cc y su potencia alcanza los 125 HP (DIN) a 4.800 rpm. Demasiado voluminoso para ser colocado debajo del capot del cupé Opel Rekord, ha tenido que ceder su puesto al viejo motor de 2,6 litros en este modelo.

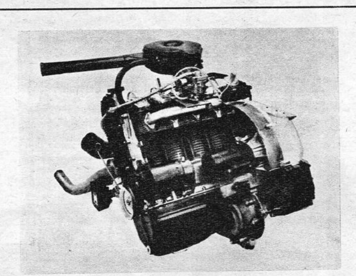


Opel Rekord Caravan.

Opel Rekord Cupé



NSU: confort y performances con los nuevos Prinz 110 y



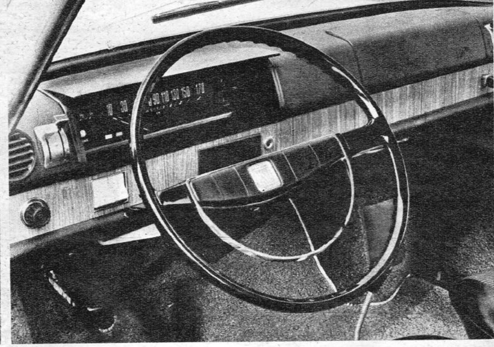
Aumentando en 3 mm el diámetro de los cilindros del motor del Prinz 1.000, se ha obtenido una cilindrada total de 1.085 cc y una potencia de 55 HP.

NSU

	Prinz 1.000	NSU 110	Prinz 1.000 TT
MOTOR			
N° de cilindros	4	4	4
Posición	posterior	trasversal	refrig. p/aire
Diámetro x carrera (mm)	69 x 66,6	72 x 66,6	72 x 66,6
Cilindrada (cc)	996	1.085	1.085
Relación de compresión	7,7 : 1	8 : 1	9 : 1
Potencia (HP DIN/rpm)	43/5.500	53/5.500	55/5.500
Cupla (kgm DIN/rpm)	7,3/2.000	8/2.500	8,2/2.500
Arbol de levas	a la cabeza	a la cabeza	a la cabeza
N° de bancadas de cigüeñal	5	5	5
CHASIS			
Entre eje (mm)	225	244	225
Trocha: del/tras (mm)	125/123,5	128/125	125/123,5
Frenos	A tambor	A tambor (a pedido delanteros a disco).	Delanteros a disco
PRESTACIONES			
Relación peso/potencia (kg/HP DIN)	14,4	13,5	11,6
Velocidad máxima (km/h)	135	145	150



El NSU modelo Prinz 110 constituye una lógica y necesaria evolución de su predecesor, el modelo Prinz 1.000.



El elegante y sobrio interior del nuevo NSU ofrece al usuario todos los detalles de confort que caracterizan a los autos de esta categoría.

OPEL



Opel Admiral

OPEL

	Rekord 1,5 l.	Rekord 1,7 l.	Kapitan 1,9 l.	Admiral 2,8 l.
MOTOR				
N° de cilindros	4	4	4	6
Diámetro x carrera (mm)	82,5 x 69,8	88 x 69,8	93 x 69,8	92 x 69,8
Cilindrada (cc)	1.492	1.698	1.897	2.784
Relación de compresión	8,2 : 1	8,8 : 1	9 : 1	9 : 1
Potencia (HP DIN/rpm)	60/4.800	75/5.200	90/5.100	125/4.800
Cupla (kgm DIN/rpm)	10,5/2.800	13/2.500	14,9/2.500	21/3.200
N° de bancadas de cigüeñal	5	5	5	7

Freno a disco delantero como equipo de serie con doble circuito en todos los modelos.

1.000 TT

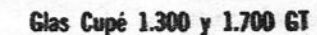
La casa NSU, que ha aplicado con buen éxito su experiencia motociclística en el campo del automóvil antes de adoptar una política de vanguardia con el desarrollo del motor Wankel de pistón rotativo, enriqueció su línea con dos nuevos modelos que constituyen un desarrollo lógico, pero no por ello menos notable, de la berlina Prinz. Para el 1.000 TT, que es siempre propulsado por el cuatro cilindros en línea NSU refrigerado por aire y dispuesto trasversalmente en la parte trasera, se aumentó el diámetro de cilindros en 3 mm, de manera tal que la máquina dispone ahora de 1.085 cc en vez de los 996 cc originales; de 43 HP, su potencia pasó a 55 HP, de manera que con un peso de 640 kg el auto resulta una verdadera máquina de "performances". El constructor anuncia una velocidad máxima de alrededor de 150 km/h. Junto al 1.000 TT, el nuevo Prinz 110 ofrece una ulterior evolución del NSU 1.000 en cuanto a automóvil de tipo medio. También él se encuentra equipado con el motor de cuatro cilindros de mayor diámetro, pero con una relación de compresión llevada de 9 a 8 : 1 su potencia se ve limitada a 53 HP. Su carrocería ha sido completamente modificada y descansa ahora sobre un entreeje alargado de 225 a 244 cm. Sus suspensiones fueron rediseñadas y se encuentra montado sobre llantas de 13 pulgadas con neumáticos cinturados de 155 x 13. A pedido especial, el NSU 110 viene equipado con los frenos delanteros a disco del 1.000 TT.



GLAS MANTIENE SU POSICIÓN



Glas 1.300 y 1.700 GT



Glas Cupé 1.300 y 1.700 GT



Glas 1.700



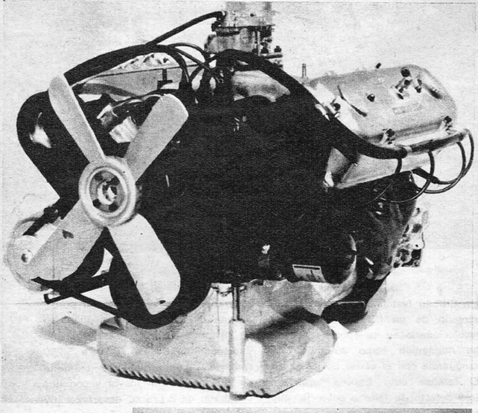
Glas 2.600 V8

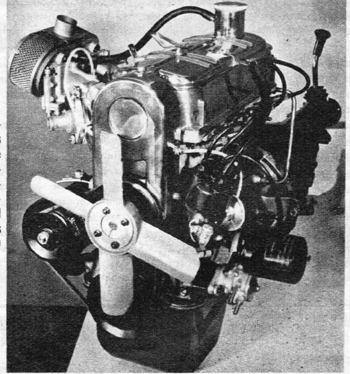
La Hans Glas Gmbh de Dingolfing es, actualmente, uno de los pocos constructores alemanes que cultivan casi con exclusividad el automóvil de altas performances destinado al automovilista por vocación. En Francfort, la Glas ha consolidado su política, reservándonos, entre otras, la sorpresa de una máquina de gran turismo enteramente novedosa animada por un motor de 8 cilindros en V con un árbol de levas a la cabeza por cada fila de cilindros y cuya carrocería, diseñada por Piero Frua, de Turín, es capaz de albergar cuatro pasajeros. Esta nueva creación de gran prestigio, viene en cierto modo a coronar el programa Glas, ya que su motor deriva, directamente, del cuatro cilindros 1.300 GT que equipa al cupé Frua homónimo. Con las mismas cotas de 75 mm para el diámetro y 73 mm para la carrera, el nuevo V 8 Glas totaliza una cilindrada doble de 2,6 litros y su potencia alcanza los 140 HP (DIN). El motor utiliza las mismas tapas de cilindros con árbol de levas a la cabeza (accionado por cadena) del 1.300 GT y está alimentado por dos carburadores invertidos Solex. El Glas 2.600 V 8 se caracteriza por el mismo entreeje de la berlina 1.700 y 1.700 TS (250 cm), pero en la parte trasera el eje rígido fue remplazado esta vez por un puente de Dion suspendido por elásticos de láminas simples. Otra creación de selección de la Glas es una nueva trasmisión automática compuesta por una caja convencional de cuatro relaciones todas sincronizadas y por un embrague centrífugo, cuyo comando hidráulico se efectúa electrónicamente en función de la velocidad del automóvil y de la posición del pedal del acelerador. Si el piloto así lo desea, el cerebro electrónico puede ser desconectado y la caja pasa a ser comandada manualmente por medio de una pequeña palan-

GLAS

	Berlina Frua		Cupé Spider Frua		Cupé Frua
MOTOR	1.700	1.700 TS	1.300 GT	1.700 GT	2.600 V8
Nº de cilindros	4	4	4	4	8V
Diám. x carrera (mm)	78 x 88	78 x 88	75 x 73	78 x 88	75 x 73
Cilindrada (cc)	1.682	1.682	1.290	1.682	2.576
Relación de compresión	8,5 : 1	9,5 : 1	9,2 : 1	9,5 : 1	9 : 1
Potencia (HP - DIN/rpm)	85/4.900	100/5.500	85/5.800	100/5.500	140/5.600
Cupla (kgm - DIN/rpm)	14,5/2.900	15/3.000	11/3.000	15/3.000	21/3.000
CHASIS					
Entre ejes (cm)	250	250	232	232	250
Suspensión trasera	—Puente rígido—		—Puente rígido—		Puente de Dion
Peso (kg/DIN)	1.020	1.020	830	840	1.130
PRESTACIONES					
Velocidad máxima (km/h)	160	170	176	186	200

DE PRESTIGIO





El motor de 8 cilindros en V y 2,6 litros de cilindrada que equipa al nuevo modelo Glas (arriba) deriva, por su concepción estructural, del que propulsa a los Glas 1.300 y 1.700 (abajo).

ca central. Además de esto, la Glas aumentó la potencia de todos sus motores: el Glas 1.204 viene ahora equipado con el motor 1.300 GT provisto de un carburador solamente, que desarrolla 60 HP (DIN), el 1.304 TS vio crecer su potencia de 75 a 85 HP, el 1.300 GT recibió esta misma potencia y otros refinamientos secundarios que hasta el presente estaban reservados al 1.700 GT, y la berlina 1.700, para la que se concibió la trasmisión automática arriba descrita, desarrolla ahora 85 HP (DIN), es decir 5 HP más que en el modelo anterior.



Audi 1,7 litros Limousine.



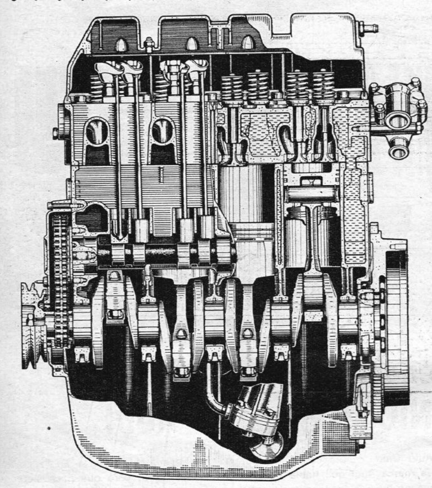
Audi 1,7 litros "dos puertas".

Renacimiento del AUTO UNION: el nuevo AUDI

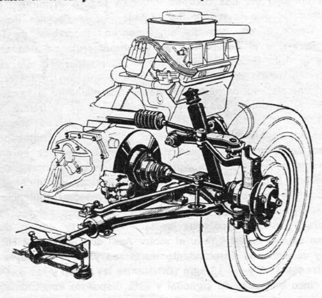
La Auto Union, ahora controlada por la Volkswagen, hizo renacer en Francfort la marca Audi que había desaparecido desde 1939, pero que hace siete años contribuyó a la constitución del grupo Auto Union. Durante estos últimos años, el único exponente de esta casa fue el DKW, la marca más especializada en el dominio del dos tiempos, pero su suceso disminuyó paulatinamente, a punto tal que la marca fue tomada por la Daimler Benz hace algunos años. Desde el año pasado, sin embargo, el control de la Auto Union pasó a la VW, y el nuevo Audi es el primer fruto de una tentativa de rencauzar a la Auto Union en el camino de la prosperidad. De sus predecesores, el recién nacido no conserva más que la tracción delantera, mientras que, exteriormente, su carrocería recuerda notablemente a la del DKW F 102. El nuevo Audi rompe con todas las tradiciones de la marca, ya que su motor de cuatro cilindros en línea constituye una unidad enteramente nueva que funciona según el ciclo de cuatro tiempos. Este motor presenta la particularidad de tener sus cámaras de combustión cavadas en la parte superior del pistón y de funcionar con una relación de compresión extremadamente elevada (11,2 : 1). Esta técnica se practica usualmente en los motores diésel, y tiene la ventaja de provocar una mayor turbulencia de la mezcla gaseosa, manteniendo el consumo específico en un valor muy bajo. Con una cilindrada de 1.696 cc, que se obtiene a partir de un diámetro de 80 mm y una carrera de 84,4 mm, el motor Audi dispone de 72 HP (DIN) a 5.000 rpm, y conserva la sorprendente ductilidad ya que su cupla motor se mantiene entre los 12,5 y los 13 kgm (DIN) entre las 2.000 y las 3.000 rpm. El motor tiene cinco bancadas de cigüeñal y está dispuesto longitudinalmente, pero inclinado 40° sobre la derecha. Está acoplado a una caja de cuatro velocidades enteramente sincronizada y a la salida del diferencial se encuentran los frenos a disco Ate. La carrocería está tratada en dos versiones: dos o cuatro puertas, ambas para cinco plazas, y el constructor anuncia una velocidad máxima de 150 km/h.

SALÓN 1965 MODELOS 1966

AUDI



El motor de cuatro cilindros en línea del nuevo Audi representa la primera incursión de Auto Unión en el campo de los "cuatro tiempos".



Detalle de la suspensión delantera del Audi 1,7 litros, en el que se puede apreciar la ubicación de los frenos a disco a la salida del diferencial.

AUDI

MOTOR: 4 cilindros en línea - diámetro x carrera: 80 x 84,4 mm - cilindrada: 1.696 cc - relación de compresión: 11,2 : 1 - potencia máxima: 72 HP (DIN) a 5.000 rpm.

Construcción: motor delantero longitudinal inclinado a 40° - válvulas a la cabeza - árbol de levas lateral - tapa de cilindros de aluminio - cinco bancadas de cigüeñal - 1 carburador invertido Solex 38 PDSI - alternador de 490 W.

TRASMISIÓN: tracción delantera - cambio de cuatro marchas todas sincronizadas.

CHASIS: suspensión delantera independiente - frenos delanteros a disco - neumáticos 165 x 13 - distancia entre ejes: 249 cm - trochas delantera-trasera: 1.341-1.326 mm - largo: 438 cm - ancho: 162,6 cm - altura: 166 cm - peso: 980 kg (DIN).

PRESTACIONES: velocidad máxima: 150 km/p.

CITROËN: EL



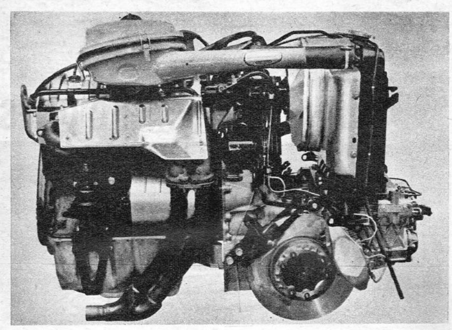
Citroën DS 19 Pallas.

La Citroën festeja ya el décimo aniversario de un "DS 19", que fue revolucionario en su época y que se ha mantenido como automóvil de vanguardia con el correr de los años. El famoso auto francés tenía un solo defecto: le faltaba potencia, que como era lógico no se podía extraer de un motor que databa de la época de los "traction" de la preguerra. En este momento, su constructor ha llenado esta laguna y en una carrocería que ha juzgado oportuno, con gran acierto, mantener invariable en sus líneas generales, ha ubicado un nuevo motor de cuatro cilindros en línea que se distingue por las siguientes características: cinco bancadas de cigüeñal, que permiten frecuentar regímenes del orden de las 5.500 rpm; tapa de cilindros de aluminio con válvulas en V de 60° de abertura; árbol de levas lateral, pero dispuesto en la parte alta del block del motor y pistones con cámaras de turbulencia. Este motor ha sido realizado en dos versiones: la primera totaliza 1.985 cc con un diámetro de 88 mm y una carrera de 88,5 mm y dispone de 84 HP (DIN) a 5.250 rpm; la segunda tiene un diámetro de cilindros 2 mm mayor y con una cilindrada de 2.175 cc desarrolla 100 HP (DIN) a 5.500 rpm. En su primera versión, el motor de 84 HP (DIN) fue instalado en el "DS 19", mientras que el motor más potente sirvió para lanzar el nuevo "DS 21". Por su parte, el chasis DS recibió una serie de mejoras: el tren delantero fue reestudiado, los semiejes de la trasmisión disponen ahora de juntas homocinéticas a la salida del diferencial. Los frenos a disco son de doble mordaza y en el "DS 21" un indicador luminoso advierte al conductor sobre el estado de desgaste de las pastillas. La trasmisión también ha sido modificada, y la primera marcha ahora es sincronizada. Finalmente, el "DS 21" está montado sobre neumáticos Michelin

MAYORES

LA tendencia general hacia el aumento de las cilindradas, y por consiguiente de las potencias, se ha traducido en el caso de Rootes en la puesta a punto de un nuevo motor de cuatro cilindros en línea y cinco bancadas de cigüeñal, que recibió una cilindrada de 1.723 cc (diámetro 81,5 mm, carrera 82,55 mm) y fue ejecutado en diversas versiones para satisfacer las necesidades de las distintas marcas (Hillman, Sunbeam, Singer y Humber) que integran el grupo inglés. En una primera versión con una relación de compresión de 8,4:1 que desarrolla 69,5 HP (SAE) a 4.800 rpm, el motor equipa, simultáneamente, a los Hillman Minx y Super Minx y al Singer Gazelle. Con una relación de compresión de 9,2:1 y un carburador de doble cuerpo, el mismo motor dispone esta vez de 91 HP (SAE) a 5.500 rpm y se lo encuentra bajo el capot del Humber Sceptre, del Singer Vogue y del Sunbeam Rapier. Finalmente, con dos carburadores dobles y un árbol de levas "high performance", la potencia alcanza los 101 HP (SAE), y es esta ejecución especial la que encontramos en el Sunbeam Alpine. A estas potencias mayores, la Rootes agregó diferentes mejoras de detalles y de terminación.

DS CORONADO



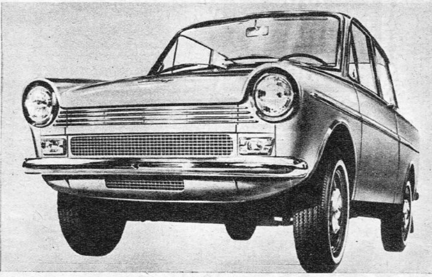
El motor del DS 21, que se obtuvo a partir de un aumento en el diámetro de cilindros de 2 mm con respecto al del *DS 19*, desarrolla una potencia de *100 HP*.

XA 2 de carcasa radial asimétrica. El viejo motor de 1.911 cc, continuará equipando al "ID 19", confiriéndole una potencia de 80 HP (DIN), potencia que antes correspondía al "DS 19".

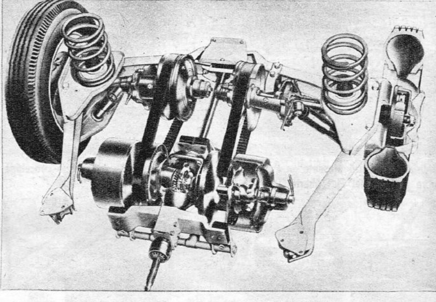
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL CITROËN

MOTOR	DS 21	DS 19	ID 19
Diámetro x carrera (mm)	90 x 85,5	86 x 85,5	78 x 100
Cilindrada (cc)	2.175	1.985	1.911
Relación de compresión	8,75 : 1	8,75 : 1	8 : 1
Bancadas de cigüeñal	5	5	3
Potencia (HP - DIN/rpm)	100/5.500	84/5.250	80/4.500
Cupla (kgm - DIN/rpm)	16,7/3.000	14,6/3.500	13/3.500
Velocidad máxima (km/h)	175	165	160

NUEVA FAZ PARA EL DAF



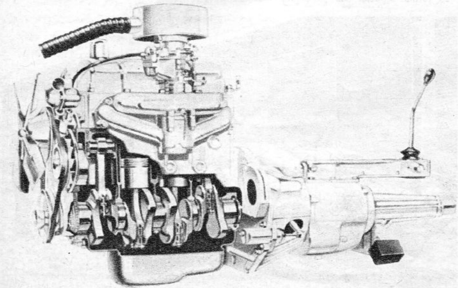
Daffodil 1966.



Detalle de la trasmisión automática del Daffodil.

EL pequeño Daffodil holandés estuvo presente en Francfort con un aspecto totalmente nuevo. El capot fue rediseñado y el modelo presenta ahora un equilibrio mucho más homogéneo. También la parte trasera fue modificada y el baúl de equipajes ganó en capacidad. La mecánica de la pequeña máquina con trasmisión automática (por correas) se mantuvo invariable, de propósito, ya que los constructores comprenden que si se adopta un motor DAF más voluminoso, se deberá crear una carrocería "ad hoc".

POTENCIAS EN EL STAND ROOTES

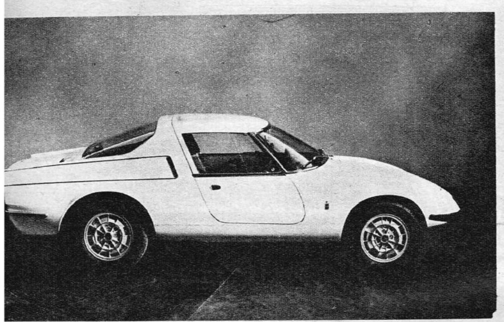


Este es el motor de cuatro cilindros en línea con cinco bancadas de cigüeñal que, en sus distintas versiones, equipa a todos los modelos de la línea Rootes.

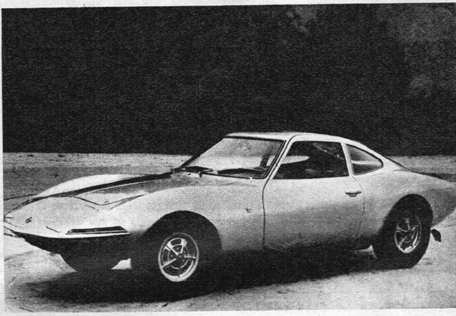
ROOTES

MOTOR	Hillman Minx / Hillman Super Minx / Singer Gazelle	Humber Sceptre / Singer Vogue / Sunbeam Rapier	Sunbeam Alpine
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Diámetro x carrera	81,5 x 82,55	81,5 x 82,55	81,5 x 82,55
Cilindrada	1.723	1.723	1.723
Relación de compresión	8,4 : 1	9,2 : 1	9,2 : 1
Potencia (HP - SAE/rpm)	69,5/4.800	91/5.500	101/5.500
Cupla (kgm SAE/rpm)	13,5/2.400	14,6/3.600	15,2/3.700
Carburadores	1 invertido Zenith 34	1 invertido d/cuerpo Solex 32 PAIS	2 d/cuerpo invertido Zenith Stronberg 150 CD
Nº de bancadas de cigüeñal	5	5	

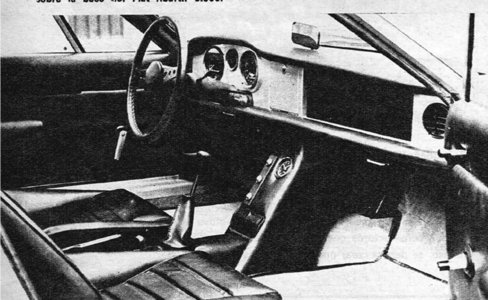
CRÉACIONES



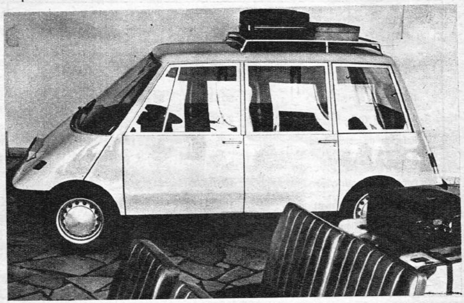
Pininfarina se hizo presente en Francfort con este interesante Cupé Speciale concebida sobre la base del Fiat Abarth 1.000.



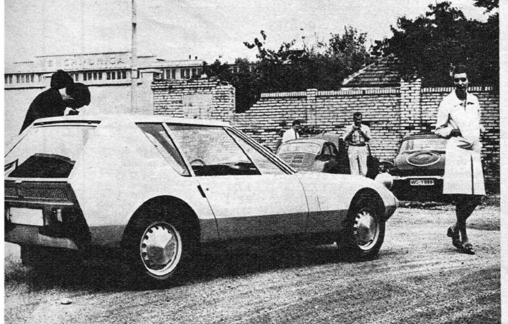
Uno de los últimos modelos que llegó al Salón de Francfort, fue el estilizado Opel GT Cupé. Aún no se ha iniciado su producción en serie.



Línea Autonova: sobre la base del Glas 1.300, los estilistas Michael Conrad y Pío Manzu concibieron esta funcional camioneta. (Abajo). Otra evolucionada línea Autonova: el revolucionario diseño del NSU Autonova GT suscitará, seguramente, extensas polémicas.



A pesar de ellas, los 170 kilómetros de máxima anunciada por los constructores de este revolucionario NSU Autonova GT, resulta motivo suficiente para considerar en forma especial esta creación.





ESPECIALES

Modelos revolucionarios

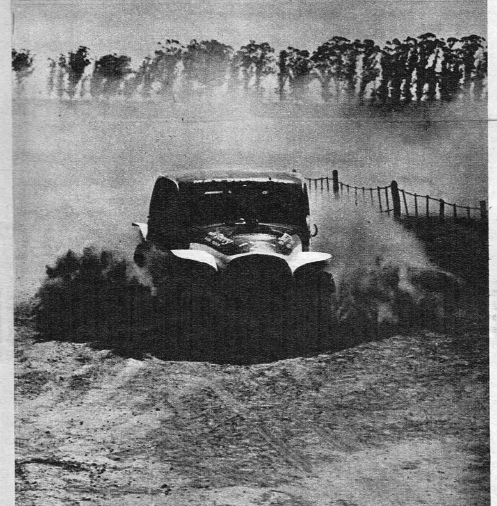
POR primera vez, Francfort sirvió de pasarela a las más recientes creaciones de los maestros carroceros italianos. El pequeño Spider Fiat Abarth de Pininfarina fue objeto de un nuevo estudio y en esta ocasión el artesano turinés lo ha tratado en una excitante versión cupé, que se distingue por tener su techo —incluyendo el parabrisas— volcable hacia adelante. Dos puertas de reducidísimas dimensiones completan el acceso al habitáculo. Bertone estuvo presente por primera vez en Francfort y su stand concitó la atención del público por la presencia del nuevo Iso Grifo Lusso que hemos tenido ocasión de probar hace poco y por su Ford Mustang que fue traído, especialmente, desde Estados Unidos para participar en esta muestra.

Junto a los grandes maestros italianos, asistimos al lanzamiento de ideas inéditas por parte del estudio técnico Autonova.

La Autonova fue fundada recientemente en Alemania por iniciativa de los estilistas Michael Conrad y Pío Manzu y del periodista alemán Fritz Busch, y se ha fijado como objetivo dar al automóvil nuevas formas, teniendo en cuenta, únicamente, su aspecto práctico y funcional. Una primera expresión de las "ideas Autonova" se cristalizó en un pequeño automóvil construido sobre la mecánica Glas y en un cupé NSU muy estilizado ¡que alcanza los 170 km/h! Estas dos realizaciones rompen radicalmente con las concepciones tradicionales de los constructores de automóviles y a pesar de sus formas, un tanto chocantes, agrupan una serie de avanzadas sugerencias de diseño que merece ser particularmente tenida en cuenta. Las dos máquinas fueron carrozadas en Turín en los establecimientos de Sibona y Basano. A último momento, la Opel, que decididamente se halla embarcada en la realización de modelos de carácter deportivo, presentó un Cupé Gran Turismo que utiliza los elementos mecánicos del Rekord 1,9 litros. Esta bella creación no entrará todavía en producción y por el momento mantendrá su carácter de vehículo experimental confiado al departamento técnico de Rüsselheim.

TRES ARROYOS, TRES VUELTA
y TRES MOSQUETEROS

Eduardo Casá, pese al cambio de motor, sigue sin tener uno de los autos más veloces de la categoría. Pero, en cambio, tiene una de las mejores "muñecas" del TC.



Raúl Chabert se comportó como un veterano de los trazados difíciles. Es un hombre que se encuentra en la búsqueda del medio que le permita "tocar en la misma orquesta". Con aliento lo ha de lograr.

DONDE LAS INTENCIONES SE QUEDARON EN ESO, EN INTENCIONE
ESTUVIERON TAN AUSENTES COMO MUCHOS DE LOS PRESENT
COLA Y LA COLA DEL VIENTO • LOS "AMOS" DE LA TIERRA
RON QUEDANDO SECOS • NOS ACERCAMOS AL GRAN PRE

Para todos los que se encontraban en Tres Arroyos existía la certeza de que el promedio del año anterior sería *destruido*. La participación de hombres como Löeffel, Rienzi, Emiliozzi, Ciani, Paireti, Ríos, etc., no dejaba supuestamente lugar a dudas. Una recorrida al circuito nos permitió poner algunos reparos en su lugar. Es un trazado *fuerte*. Ésta quizá sea la mejor definición: *fuerte*. Donde las rectas son rectas, y por largo tiempo. Donde la tierra es tierra, de fondo duro pero de colchón blando, y las curvas asoman el peligro de su presencia al tiempo de los lomos de burro y pasos a nivel.

Tío Fritz pronosticó...

...175 Km/h largos, y hubiera tenido razón, siempre que las condiciones de la carrera lo hubieran requerido. No fue así. Iniciada la competencia *el furor se hizo carne* en los hombres de vanguardia.

Rienzi *tenía que saber* como andaba su auto en relación al de los Emiliozzi. Se tiró a fondo en la recta que precede a la entrada de la tierra. Viajó a más de 230 Km/h en el tramo y su urgencia determinó que 16 segundos lo separaran del Nº 1 del ránking por tiempo neto.

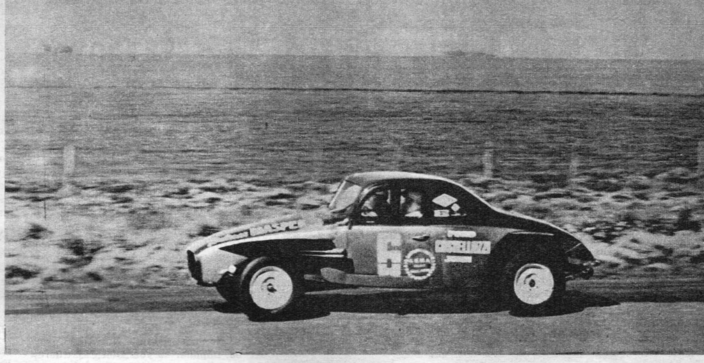
Luego de doblar, en la *primer tirada* de tierra, sucedió lo imprevisto. Su acompañante, en esta oportunidad Eduardo Di Pardo, observó humo azul por el caño de escape; Rienzi notó merma en el rendimiento del motor. Resultado: pistón "pinchado". La pronta detención del vehículo evitó males mayores.

Era
...
fina
con
bía
que
tom
tier
mer
El
trab
En

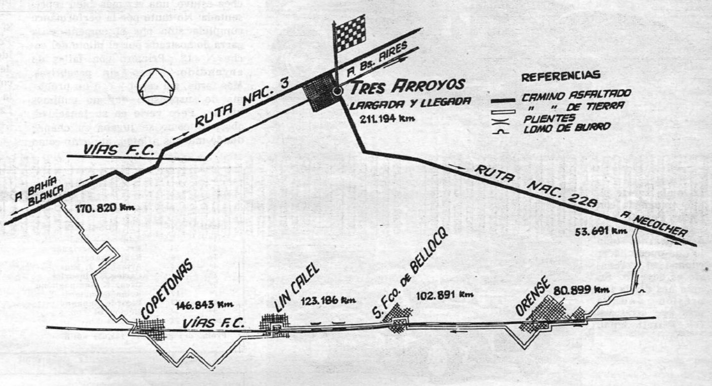
CAMPEONATO

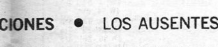
Jorge Cupeiro	81	Raúl
Dante Emiliozzi	66	Arma
Carlos W. Loeffel	48	Norbe
Angel T. Rienzi	36	Anton
Oscar Cordonnier	35	Mario
Rodolfo Alzaga	29	Carlo
Hugo A. Gimeno	28	Nicar
Eduardo Casá	27,50	Teófi
Carlos A. Paireti	27	Juan
Raúl Chabert	24	José
Marcos Ciani	18	Carm
Eduardo Rabbione	18	Migu
José Manzano	13	Raúl
Nasif Estéfano	12	Vicen
Héctor Rey	12	Anton
Juan M. Bordeu	10	Norb
Luis Di Palma	10	Pablo
A. Viale del Carril	10	Julio
Raúl Gougy	10	Félix
Rubén Roux	10	José
Erverto Rodríguez	9	Gastó





El abono de Ángel Rienzi al segundo puesto se quebró. El piloto lo había decidido. Quería saber... y supo... a medias. Un pistón pagó el pato.





CIONES • LOS AUSENTES
SENTES • **EL VIENTO DE**
RA • **LOS ARROYOS FUE-**
PREMIO.

Eran dos los punteros...

...a esa altura y aún no habíamos finalizado de leer el prólogo Löeffel, con idéntico problema que Rienzi, había anunciado su abandono. Emiliozzi, que sonaba robusto como un tractor, tomó la punta pero... *estaba en la tierra brava.* En ella no manda solamente la velocidad. *Mandó Paireti.* El arrecifeño maneja, en la tierra trabada, como los dioses.

En él encontró la carrera *su tercer puntero.* Emiliozzi, algo disminuido por el escenario, lo fue más a raíz de un problema de cubiertas que lo relegó al cuarto puesto. Para entonces, la reedición del problema había encontrado también a Carlos Paireti y la punta la conquistaba Marcos Ciani.

Aún el auto del venadense *no se tiene,* sobre todo en los tramos duros, como *ya es común denominador* de los autos que conforman el lote de vanguardia. Ciani tuvo que apelar a todos sus conocimientos para doblar rápido, como aconsejaban las circunstancias.

En esa tarea...

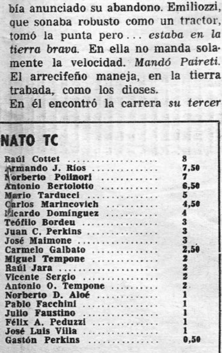
...se llevaron las palmas Paireti y Casá. *Magister terram dixit et catedra.* Los maestros de la tierra hablaron *desde la cátedra.* Si para algunos es un arte difícil el mantener un auto *derecho,* cuando el camino se presenta abovedado y el colchón de arena *traba,* es fácil calcular las peripecias de más de un volante, cuando el trazado les exigía pericia *a dos manos.*

Las cruzadas estuvieron a la orden del día. Fuera de pista, *observado,* uno. El de Eduardo Uzandizaga, que llegó demasiado fuerte, intentó doblar, se arrepintió *—por suerte—* a tiempo y *enfiló para el campo.* Parecía un lindo *día de toros.* ¡Hubo *corrida* y también había *toros*! El alambrado cayó como barrido por mágica mano y el coche Nº 20, trasformado en máquina Champion, alisó montículos y cardos. Pese a las indecisiones con que quedaron las ruedas, en relación al sentido de marcha que se suponía debían seguir, piloto y copiloto continuaron la competencia, no sin que antes se produjera el diálogo:

—Mirá qué barbaridad... ¡Qué le digo a "tu vieja" si te llego a lastimar...!

—No le digas nada. ¡Cambiemos la rueda y sigamos...!

—Y bueno... Sigamos..



NATO TC

Raúl Cottet	8
Armando J. Ríos	7,50
Norberto Polinori	7
Antonio Bertolotto	6,50
Mario Tarducci	5
Carlos Marincovich	4,50
Ricardo Domínguez	4
Teófilo Bordeu	3
Juan C. Perkins	3
José Maimone	3
Carmelo Galbato	2,50
Miguel Tempone	2
Raúl Jara	2
Vicente Sergio	2
Antonio O. Tempone	2
Norberto D. Aloé	1
Pablo Facchini	1
Julio Faustino	1
Félix A. Peduzzi	1
José Luis Villa	1
Gastón Perkins	0,50

LOS GANADORES DE LA VUELTA CIUDAD DE TRES ARROYOS

Año	CORREDOR	Coche	Tiempo	Prom. km/h.
1951	Javier Roldán	Ford	5h 34' 6" 3/5	138,780
1952	Ernesto Petrini	Ford	4h 26' 45"	165,863
1953	Oscar A. Gálvez	Ford	4h 16' 25" 4/5	172,538
1954	Oscar A. Gálvez	Ford	4h 4' 49" 2/5	180,718
1955	Juan Gálvez	Ford	3h 58' 40" 1/5	185,377
1956	Oscar A. Gálvez	Ford	4h 5' 57" 3/5	179,883
1957	Juan Gálvez	Ford	4h 6' 40" 4/5	179,357
1958	Oscar A. Gálvez	Ford	3h 59' 2" 4/5	185,085
1959	Oscar A. Gálvez	Ford	3h 56' 14"	187,289
1960	S. García Uriburu	Chevrolet	3h 55' 56" 1/5	189,128
1961	Armando J. Ríos	Chevrolet	3h 47' 3" 1/5	194,861
1962	Armando J. Ríos	Chevrolet	3h 50' 25"	192,017
1963	Carlos A. Paireti	Chevrolet	3h 42' 26" 4/5	198,897
1964	Juan O. Facchini	Chevrolet	3h 44' 33" 1/5	169,29
1965	Eduardo Casá	Ford (F-100)	3h 52' 19" 1/5	163,691

Había perdido aceite en toda la ruta. Además problemas de encendido, parabrisas y capot. Pero Ríos tiene lo que hace falta. Siguió y llegó.



"Sandokan" es un hombre joven que tiene todas las cualidades necesarias para llegar lejos en el deporte que ha elegido. Todas menos una: AUTO. Con tanto caballo suelto que hay por allí..., ¿no habrá quién junte una tropilla para Carlitos Marincovich?



TRES ARROYOS

Mientras tanto...

...Chabert asomaba la trompa de un auto que, hasta el viernes se encontraba en exhibición con un hermoso cartelito *de venta*. Decía, "Listo para largar". *Lo estaba*. Mientras termina el auto nuevo, el marplatense no pudo con el genio y fue de la partida. *Pero se encuentra en la tarea de actualizarse*. Es uno más que ha debido enfrentar la realidad y lo ha hecho a tiempo, sin dejar que corran los meses y el *pozo se ahonde*. Chabert estuvo en la conversación cuando callaron su voz los que mandan. Habló con el tono de siempre, que es agradable aunque emplee *castellano antiguo*. Erverto Rodríguez, más actualizado, logró sobre el final de la prueba, imponer su voz. Con Casá fueron *los tres mosqueteros*.

¿Y D'Artagnan...?

Se llamó Armando J. Ríos. Con lo que el cuarteto se completaba. Necochea estuvo, una vez más, bien representada. No tanto por la performance cumplida sino por el empeño y la garra demostrada por el piloto del coche Nº 13. Primero con fallas de encendido. Luego, sin parabrisas. Más tarde, sin capot y con un problema de suspensión que no pudimos ubicar. Pero verlo en su tenacidad, observar cómo se jugaba su chance donde muchos aflojan, apreciar como **lo peleaba** al auto, cuando la lógica y la trompa elegían la cuneta, fue un gusto que, por sí solo, podría compensar las molestias del viaje.

Claro que el pobre motor no dirá lo mismo. Sin capot, venturis al aire, *que es decir a la tierra*, las seis bocas de sus Weber horizontales deben haber aspirado tanto polvo como para hacer un buen *adobe*.

¿Y el Gran Premio...?

Cada día se encuentra más cerca. Y cada día se encuentran los autos más lejos de poder enfrentarlo.

La misma reflexión se la hacía Ricardo Bonanno el que, dicho sea de paso, está contento.

¿Con qué? cabe preguntarse...

Es fácil la respuesta. Con el auto. Frente a un problema de último momento nos lo dijo.

—Aunque no pueda largar... estoy contento. Es otro auto.

—¿Y para el Gran Premio...? —le preguntamos...

—Eso es otra cosa, nos respondió.

Sí —pensamos—, *es otra cosa*.

Por alguna razón —asociación de ideas— conjugamos mentalmente eso de *los tres mosqueteros*, con el título con que Alejandro Dumas prosiguió la historia. *Veinte años después*.

En la novela, todo había cambiado. *En Turismo Carretera, también.*

Derrape

La mala suerte sigue empeñada con Carlos Paireti. Y él sigue empeñado en demostrarnos todo lo que puede hacer cuando el escenario es adverso. Su auto nos dio la impresión, andaba más que otras veces. Paireti, igual.



Todo quedó en Balcarce. Erverto Rodríguez inscribió por primera vez su nombre en los primeros puestos de la clasificación general: segundo a 12'13" 3|10 de Casá

CLASIFICACIÓN FINAL

Clasif.	Nº	CORREDOR	Tiempo empleado
1º	7	Eduardo Casá	3h 52' 19" 1|5
2º	14	Erverto Rodríguez	4h 4' 32" 4|5
3º	10	Raúl Chabert	4h 4' 39"
4º	13	Armando J. Ríos	4h 19' 53" 4|5
5º	11	Carlos Marincovich	4h 28' 29" 3|5
6º	31	Oscar G. Sampaglione	4h 30' 20" 4|5
7º	17	Remo Gamalero	4h 34' 55" 1|5
8º	23	Ricardo Bonanno	4h 39' 9" 1|5
9º	24	Héctor Di Fonzo	5h 16' 50"
10º	21	Aquiles Riffé	5h 30' 20"

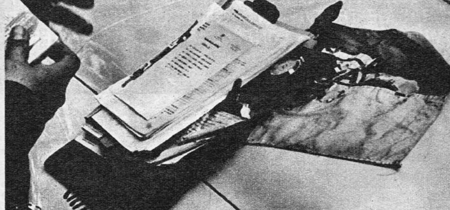
Prom. del ganador: 163,631 km|h.

PARA LISIADOS

Como consecuencia de la nota publicada en AUTOMUNDO Nº 26, página 38, hemos recibido innumerables cartas y llamados telefónicos en que se nos solicita la dirección donde se puede adquirir el dispositivo Coralis, que permite la conducción de coches por personas lisiadas. Los interesados deben dirigirse a: CORALIS, Pueyrredón 190, Casilla de Correo 61, Sucursal 3, Capital Federal. Distribuye FORD ARMANDO, Avda. La Plata 2935, Capital Federal.







Llegan los futuros ganadores a un puesto de control y sello, cercano a San Andrés de Giles. El piloto condujo con notable habilidad, guiado correctamente por su navegante, todo un "Speedpilot" cerebral.

RALLY "AUTOMUNDO"

Si usted posee un automóvil, gusta del deporte automotor y de las emociones fuertes, corra un rally.

Decimos **corra** y no **intervenga**, porque un rally es una verdadera carrera, con todas las complicaciones de navegación que depara una prueba de regularidad y con todas las contingencias propias de una competencia de velocidad, pero sin los gastos ni riesgos excesivos que implican la alta velocidad sostenida.

Correr un rally no es difícil, pero tampoco es lo que se dice una diversión pasiva. Tanto piloto como acompañante tienen responsabilidades en la conducción del coche en carrera, ya que de la sincronización de ambos depende el buen éxito en la clasificación. La pericia del navegante es de fundamental importancia, pues él ordena todas las correcciones de tiempo, tanto en los tramos de promedio impuesto como en los de navegación, requiriendo del piloto las velocidades necesarias para la compensación de errores o cambios de promedio. Quien escribe esta nota lo pudo comprobar sobre el terreno ya que ofició de "tercer hombre" del binomio que resultara ganador del "Rally AUTOMUNDO" que se realizó el domingo último (extraoficialmente, ya que al cierre de la presente edición, la clasificación era provisional), organizado por la Asociación Argentina de Automóviles Sport. El tren de marcha impuesto para este rally era de 70 y 90 km/h. de promedio, en tierra y pavimento, respectivamente. Aparentemente fácil, mantenerlos resultaba verdadero problema por las dificultades que ofrecen los típicos accidentes naturales de los caminos rurales, amén de los que aportaba el tránsito normal y alguna que otra barrera ferroviaria El itinerario de esta competencia tocó Don Torcuato, San Miguel, Derqui, Pilar, Los Cardales, un espectacular paso por Capilla del Señor, San Andrés de Giles, Jáuregui y finalmente Luján. Comprendía tramos de navegación, de promedio impuesto con controles secretos y finalmente un par de sprints, que pusieron la nota velocística.

Muchos participantes fueron descalificados por no haber registrado su paso por algunos controles secretos, demostración palpable de lo importante de la misión de los navegantes, que guiaron erróneamente a sus pilotos; también fueron muchos los que siguieron de largo en algunas curvas durante los sprints, lo que indicaba lo difícil del itinerario. Súmese a esto algunos lomos de burro y tendrá una impresión de lo que fue este rally.

Si bien correr depara un sinnúmero de emociones, lo importante es que la camaradería y la amistad que estas reuniones promueven, tienen el marco limpio que le dan el desinterés propio del amateurismo.

En cuanto quiera y pueda, corra. Muchas de las telarañas que la rutina diaria le tejen en su cerebro desaparecerán por largo tiempo.

CLASIFICACIÓN EXTRAOFICIAL

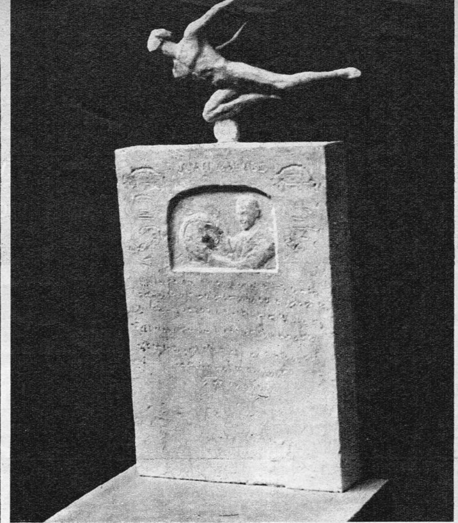
1º	Jorge Paviolo - S. Pinto	—	283 puntos en contra
2º	E. Wolf - H. Portella	—	344 „ „ „
3º	C. Innaco - R. Larzábal	—	379 „ „ „

GRAN PREMIO DE LOS EE.UU.

En una pista que se tornó muy peligrosa como consecuencia de la lluvia, Graham Hill se adjudicó el Gran Premio de los Estados Unidos con una máquina B.R.M. El campeón mundial Jim Clark se vio obligado a abandonar por fallas en el motor de su máquina.

La clasificación final fue la siguiente: 1º) Graham Hill, B.R.M., 1h 40' 36" 1|10, a un promedio de 172,768 km|h.: 2º) Dan Gurney, Brabham, 1h 41' 33" 6|10; 3º) Jack Brabham, Brabham; 4º) Lorenzo Bandini, Ferrari, y 5º) Pedro Rodríguez, con Ferrari.

En el próximo número de AUTOMUNDO publicaremos una amplia nota sobre esta carrera.



Maqueta del mausoleo a Juan Gálvez que se erigirá en el Cementerio del Oeste. La base está formada por un bloque de granito de 2,5 m de alto; 1,70 m de ancho y 50 cm de espesor. Sobre ella se apoyará una figura de bronce de 1,70 m, realizada por el escultor José Fioravanti.

MONUMENTO A JUAN GÁLVEZ

La comisión ejecutiva Pro Mausoleo a Juan Gálvez realizó una conferencia de prensa en la Asociación de Turismo de Carretera, en la que se expusieron detalles del proyecto.

En primer término se informó la integración definitiva de la Comisión de Honor, que está formada por: Ernesto M. Tornsquist (presidente de la Asociación Argentina de Volantes); doctor César Carman (presidente del Automóvil Club Argentino); Armando J. Ríos (presidente de la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera); arquitecto Arturo J. Dubourg (presidente de la Asociación de Pilotos de Automóviles de Turismo); Francisco Masjuan (presidente de ATMA); Horacio Besio (presidente del Círculo de Periodistas Deportivos); Luis Castro (presidente de la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford); Douglas B. Kitterman (presidente de Ford Motor Argentina S. A.); Juan Manuel Fangio, José Fioravanti y José Froilán González.

A continuación, el escultor José Fioravanti, a quien se encargó la ejecución de la obra, dio a conocer algunos detalles sobre el estado de su trabajo y exhibió una fotografía de la maqueta del monumento.

La Comisión Ejecutiva hizo público su agradecimiento al señor Bernardo de Quirós, director de Cementerios, que otorgó en forma gratuita y por un plazo de cincuenta años, el terreno en el que se ha de emplazar el monumento en el Cementerio del Oeste.

En principio se fijó para la inauguración el día 3 de marzo del año próximo, fecha en que se cumple el tercer aniversario de la desaparición del famoso volante argentino. Los costos del proyecto, que se han estimado en 2.500.000 pesos, serán cubiertos con donaciones de entidades y particulares relacionados con el deporte automotor y con el extinto corredor. Hasta el presente ya se recibieron contribuciones de la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford, de ATMA S.A.I.C., de la Asociación Corredores de Turismo de Carretera, Juan Manuel Fangio, Froilán González, Alberto J. Armando, Automóviles Alvear, José Marrone, Pocholo Rodríguez, Zielli y Cía., Ernesto De Milo, Caños Silen, Príncipe Automotores, Saccomano Hnos., Suixtil S. A. y Annan S.A.I.C., habiendo además comprometido su cooperación el Automóvil Club Argentino, Ford Motor, YPF y Fortabat S. A.



El señor Pablo B. Ferrero, presidente de la Comisión Ejecutiva Pro Mausoleo a Juan Gálvez (tercero desde la izquierda) informa sobre la labor realizada hasta ese momento durante la reciente conferencia de prensa.

EL HUNDIMIENTO DEL "PÁJARO AZUL" • NUEVO RÉCORD EN ULLSWATER A TRESCIENTOS VEINTICINCO KILÓMETROS POR HORA • ANTE LAS CÁMARAS DE TELEVISIÓN • UN PROYECTO FANTÁSTICO • SOBRE LAS SALINAS DE AUSTRALIA • DOS MIL QUINIENTAS TONELADAS DE SAL SE INTERPONEN EN NUESTRO CAMINO.



Donald Campbell sonriente ante la maqueta del "Pájaro Azul".

EL PELIGRO ES MI VIDA

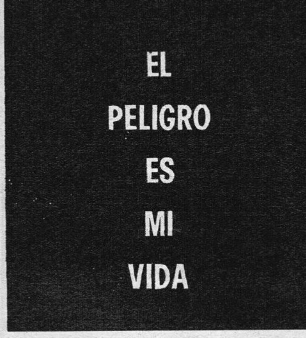
EXCLUSIVO PARA **automundo** por DONALD CAMPBELL

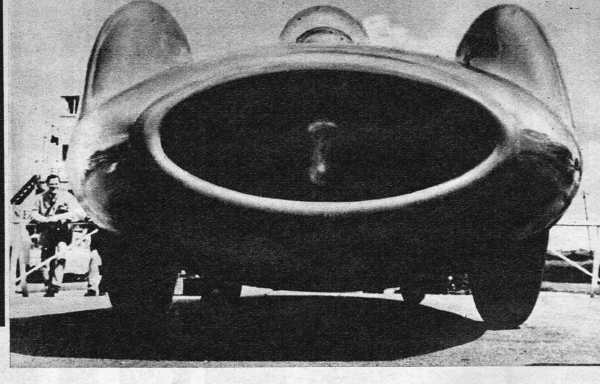
CAPÍTULO IV



Nuevo récord de Donald Campbell en Ullswater a trescientos veinticinco kilómetros por hora.

El visitante que llegó un día a mi finca de Surrey, en abril de 1955, quedaría seguramente sorprendido al ver jugar en el lago de los patos a tres hombres con un barco de juguete. Yo filmaba la escena con cámara, mientras Leo Villa y su ayudante, Mury Parfitt, sostenían la canoa.
A la señal: "¡Suéltalo!", un modelo a escala reducida del "Pájaro Azul", pasó velozmente al lado de dos asustados patos. No éramos tres hombres en nuestra segunda infancia sino tres hombres desesperados.
Al iniciarse el año el "Pájaro Azul" había sido probado en Ullswater, y desde el principio habíamos tenido dificultades. En las primeras pruebas se elevaba sobre las olas para caer después pesadamente.
Lo intentamos todo, incluso el poner un cuarto de tonelada de plomo como lastre, pero la proa seguía elevándose. Lo sucedido era muy sencillo. El diseño era estupendo, pero pecaba de ingenuo al suponer que la proa rompería la "barrera del agua" a velocidades de casi 500 kilómetros por hora. A finales de febrero, Leo Villa, con su característica inventiva, dio con la solución.





Aspecto frontal del "Pájaro Azul" terrestre.

—Patrón —dijo—, llenemos el espacio entre el casco y los flotadores con láminas de aluminio. Puede que esto frene el agua que choca contra la proa.

Una flecha

Dos semanas más tarde estábamos preparados para probarlo. Subí a la carlinga. Y encendí los motores aumentando cada vez más las revoluciones. El "Pájaro Azul" salió disparado como una flecha. Tuve que reducir la velocidad para no chocar en las rocas del otro lado del lago. En pocos segundos había alcanzado los 160 kilómetros por hora.

—Ken —dije—, has diseñado un verdadero demoledor de récords.

—Puede ser —contestó—, pero todavía tenemos un problema: acabar con el ruido de las cabrias. Teníamos que hacer algo y pronto. Al adquirir velocidad, el "Pájaro Azul" emitía un extraño chapoteo producido por las cabrias al tomar contacto con el agua. Trabajamos durante todo el día tratando de encontrar la solución. Repasamos metro a metro la película tomada el día anterior. Estábamos poseídos: lo único que contaba en la vida era batir el récord sobre agua. De repente, apareció la solución. El problema nacía de la situación de las cabrias. Estaban demasiado bajas. El agua chocba contra ellas haciendo hundir la proa del aparato. Inmediatamente, telefoneé a Ken Norris:

—Ken, tenemos la solución: ven rápidamente.

A los pocos minutos estaba en casa.

—Perfecto —dijo—. Ahora tenemos el bonito trabajo de rediseñar la parte delantera.

Los últimos toques se llevaron a cabo en julio. La proa era más estilizado que en el primitivo modelo. Las pruebas dieron un resultado satisfactorio.

288 kilómetros por hora

El 15 de julio lográbamos 288 kilómetros por hora, en Ullswater.

—Perfecto —dije a Leo—. Ahora llamaremos a los cronometristas.

—¿No crees que vas demasiado de prisa?

Él tenía razón. Pero yo estaba ansioso por que la hora llegase cuanto antes. Tenía miedo de que se repitiesen los tremendos dolores que había sufrido dos semanas antes. Provenían de una lesión en la columna vertebral. Sufría fuertes temblores hasta el punto de que debían sujetarme varios hombres.

A las once de la mañana del sábado 3 de julio estaba tratando de olvidarme del miedo cuando la puerta de mi dormitorio se abrió para dejar paso a Christopher Coley, el hijo de mi viejo amigo Bill.

—Patrón —gruñó—. Leo acaba de trasmitir desde el centro del lago. Las condiciones son buenas y los cronometristas ya están en sus puestos.

Nos dirigimos a la caseta donde estaba anclado el "Pájaro Azul".

—¿Cómo está tu espalda? —me preguntó Parfitt mientras cerraba la carlinga.

No respondí. Encendí los motores y suavemente me aparté de la orilla. Progresivamente, fui aumentando la velocidad. La proa se levantaba. El "Pájaro Azul" parecía un cohete... 290... 310... 330. Cuando llegué al indicador de la milla, el velocímetro era pequeño para consignar la inclinación de la aguja. Intenté hablar por radio pero la fuerza del aire había averiado la antena. Todo iba perfectamente. La boya roja que marcaba el final de la milla apareció. No sabía, exactamente, la velocidad alcanzada. Me dirigí hacia la orilla para reposar.

La mañana era fría y el tiempo empezó a cambiar. Pero había que completar el recorrido. Realicé la milla de vuelta a una velocidad un poco más baja. El velocímetro marcaba 300. Era suficiente.

Paré el bote al final del lago. Vi la barquita de Leo acercándose a toda marcha. Pronto estuvo a mi lado.

—¡Lo hemos logrado, patrón! —dijo—. No sé la velocidad, pero lo hemos logrado.

Nos miramos en silencio. El nuevo récord de 325 kilómetros por hora nos había costado seis años de trabajo.

Una vértebra desplazada

Mi madre estaba en Ullswater y a la mañana siguiente me dijo:

—Donald. Has logrado batir el récord. Ahora debes hacer algo por tu espalda. A pocos kilómetros vive un estupendo osteópata llamado Freddie Harrison.

Yo no tenía mucha fe en el osteópata pero accedí a verlo. Freddie Harrison, un hombre pequeñito pero genial, hizo tumbarme en una cama. Sus manos corrieron a través de mi espinazo.

—Bien —dijo—. Tiene una vértebra desplazada.

—Sí respondí—, pero ¿cómo lo sabe?

—Lo presiento— respondió. Pero no se preocupe, pronto estará en su sitio.

—¿Cuánto tardará? —pregunté pensando en los seis meses que habían diagnosticado los doctores ortodoxos.

—¡Oh!, veinte minutos, más o menos.

Pensé en el contrasentido. Años de agonía curados en veinte minutos. Trascurridos éstos, Freddie dijo:

—Ahora, levántese.

Con gran sorpresa puse, simultáneamente, los dos pies en el suelo; los dolores habían pasado y me mantenía perfectamente de pie por primera vez desde hacía meses.

—Bueno —dijo Freddie—. Ya está. Dentro de diez días todo irá estupendamente; es el tiempo que necesita para que cese la inflamación de los músculos.

Y así fue.

Vacaciones

Estábamos física y mentalmente exhaustos. Todo lo que deseaba era disfrutar de unas vacaciones bajo el sol del sur de Francia. Mis primeras verdaderas vacaciones desde hacía tres años.

A mediados de septiembre recibí una alarmante llamada de Leo:

—Patrón, ¿recuerda que nos comprometimos a batir el récord sobre agua en América, el mes próximo?

—Algo se dijo de esto —respondí— pero no llegamos a conclusiones definitivas.

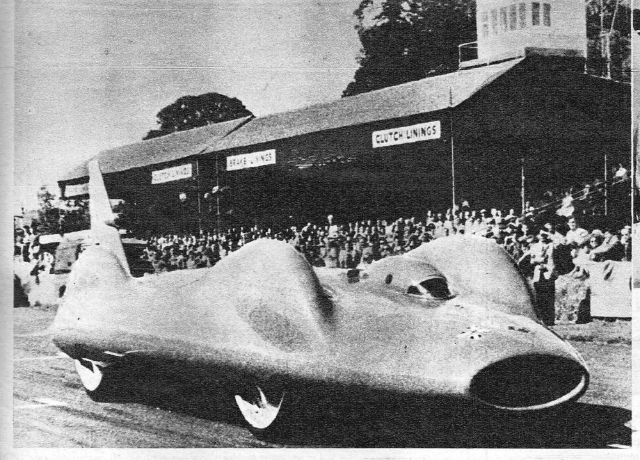
Un agente se había presentado para llegar a un acuerdo definitivo. Fui a Nueva York y me encontré con que teníamos que intentar batir el récord de velocidad sobre agua con el "Pájaro Azul", en el lago Mead, en Nevada. La fecha estaba ya fijada: el 15 de octubre. La prueba iba a ser televisada en un programa llamado "Este ancho mundo", presenciado por sesenta millones de teleespectadores.

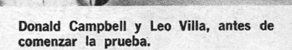
El que las condiciones del agua y del tiempo en la hora y en el minuto precisos fueran excelentes era mucho esperar, pero decidí correr el riesgo antes que quedar en mal lugar. Teníamos tres semanas para prepararnos y con todo el equipo nos dirigimos al lago Mead. Yo quería estudiar lo más rápidamente posible las condiciones del lago.

Hundimiento

Debíamos efectuar el primer recorrido a la una y cuatro minutos. Las autoridades habían cerrado el lago a las diez de la mañana, pero a la hora de la prueba embarcaciones de todas clases, unas cuatrocientas, navegaban expectantes por el lago.

—Patrón —dijo Leo indignado— ¿somos un espectáculo de circo o algo parecido?





Donald Campbell y Leo Villa, antes de comenzar la prueba.

El "Pájaro Azul" antes de comenzar una prueba, en Utah, que terminaría en fracaso.

Las estelas de las embarcaciones levantaban olas abundantes, lo que dificultaba el recorrido. La primera vuelta la realicé a sólo 250 kilómetros por hora. Al final de la segunda como estaba convenido, paré los motores para que las cámaras de televisión pudiesen enfocar claramente al "Pájaro Azul". El espectáculo había terminado. Pero muchas embarcaciones se acercaron, a pesar de la acción de las lanchas de la policía. Todo este movimiento creaba una marejada en la que el "Pájaro Azul" bailaba como un pato asustado.
Encendí los motores para acercarme al muelle pero las olas lo anegaban. Finalmente conseguí llevarlo despacio hacia la orilla, pero a medio camino me quedé sin combustible. Una de nuestras lanchas se acercó para remolcarlo y colocar un cobertor sobre las toberas. Su tripulante se dispuso a atar un cabo al "Pájaro Azul", pero en aquel momento una ola le hizo resbalar.
Para evitar la caída se agarró a la turbina del "Pájaro Azul" que se hallaba al rojo vivo. Al sentir la quemadura soltó el cobertor, que se hundió en el agua.
Inmediatamente la lancha que había acudido en nuestro auxilio nos remolcó hacia la orilla, pero al estar las toberas descubiertas el agua comenzó a entrar en ellas. Cada vez la marcha se hacía más y más lenta. A un kilómetro de la orilla una gran embarcación que no se había dado cuenta de lo que ocurría, se acercó a nosotros levantando oleaje. Aquello fue el final. El "Pájaro Azul" se hundió por la popa y los que estábamos sobre él caímos al agua.
Alguien me ayudó a subir a la motora mientras el "Pájaro Azul" se hundía lentamente. Cuando me izaron a bordo, nuestras esperanzas de batir el récord se hallaban treinta metros bajo la superficie.
Durante las horas que siguieron luchamos por sacar el "Pájaro Azul" a flote. Cuando cayó la noche, continuábamos las tareas de salvamento a la luz de los focos y a la mañana siguiente el "Pájaro Azul" estaba ya en tierra firme.
El 9 de noviembre, el "Pájaro Azul" estaba listo para un nuevo intento, pero el tiempo lo impidió. Las aguas del lago bailaban furiosas y en aquellas condiciones era una locura subir al "Pájaro Azul". El motor tuvo que sufrir una reparación general y ahora funcionaba primorosamente, recordándome el ronroneo de un gato satisfecho.
Seis días más tarde estábamos comiendo en el fabuloso Hotel Sahara, una de las glorias de Nevada. Se jugaba fuerte a la ruleta. Las parejas de recién casados bailaban con energía alrededor de nuestra mesa a los acordes de la orquesta de Louis Prima,quien,al vernos,tuvo la atención de interrumpir la música para desearnos suerte a través del altavoz. Yo todavía no estaba acostumbrado a la gloria, por lo que consideré una obligación sonrojarme como cualquier héroe modesto.
Al día siguiente, el cielo apareció descubierto, limpio de nubes. La temperatura era ideal. Nos pusimos a trabajar en los últimos retoques. Había llegado el momento de intentar batir el récord mundial.
El primer recorrido comenzó cuando el reloj marcaba las 10.27 de la mañana. A las 10.42 todo había terminado. Con una inmensa sonrisa de satisfacción detuve la vista en el cartel que indicaba la velocidad alcanzada: 495 kilómetros por hora. ¡No estaba mal!
Aquella noche nuestra victoria se celebró en el engalanado Sahara. Fui presentado a los millonarios de turno, levantando un magnífico trofeo de oro. Luego se celebró una fiesta que ninguno de nosotros podrá olvidar. Era la primera vez que se hospedaba en el hotel un campeón mundial y los propietarios quisieron aprovechar la ocasión con la energía yanqui, tan conocida. Yo accedía a todo. Me bastaba la gloria.
Tres días más tarde recibí una carta del ministerio Británico de Asuntos Exteriores. Felicitaban a todo el equipo del "Bluebird" por el éxito, que, sin duda alguna, había contribuido a elevar el prestigio de Gran Bretaña en el mundo.
Entonces me acordé de mi padre. Veinte años atrás él se había convertido en el primer hombre que alcanzaba los 480 kilómetros por hora en Bonneville, Utah.

Cinco mil caballos de fuerza

—Leo —dije a mi fiel compañero—. ¿Qué más podríamos hacer ahora?
—¿Qué es lo que se trae entre manos, patrón? respondió tratando de adivinar mis pensamientos.
—Sería estupendo si pudiéramos conseguir el récord de tierra y el de agua en un solo año —añadí sin darle importancia, fijando la vista en el vacío. La resolución de Leo fue inmediata.
—¡Fabuloso! ¡Sería algo realmente fantástico!... Pero, ¿con qué coche lo intentamos?
Era evidente que el "Pájaro Azul" no era utilizable en tierra firme. Había, pues, que diseñar y construir otro "Pájaro Azul", con ruedas. Yo ya había pensado en adaptar a un chasis resistente la turbina Bristol Siddeley. Cinco mil caballos de fuerza impulsando a un coche, necesariamente, deberían producir "algo" sensacional.

El primer diseño

La idea nos entusiasmó a todos. Pusimos manos a la obra y a los pocos días habíamos diseñado un primer "Pájaro Azul" con ruedas. Pero las Navidades se echaron encima y cada uno estaba rabiando por largarse a casa. Mi despedida fue ésta:
—¡Felices Navidades, muchachos! No bebáis con exceso que en enero vamos a tener mucho trabajo.
El reencuentro se produjo en Knightsbridge, sin demasiadas formalidades. De nuevo volvíamos a estar juntos. Sin embargo había mucho que celebrar. El diseño avanzaba a marchas forzadas, aunque el éxito debía costar muchos meses más de continuo esfuerzo. En el largo intervalo volví a batir con el "Pájaro Azul" marino, el récord mundial, estableciéndolo en 399 kilómetros por hora. Cuatro veces consecutivas el "Pájaro Azul" había ganado el Trofeo Butlyn y las sustanciosas 5.000 libras esterlinas que le acompañan. En 1958 el Trofeo fue presentado al príncipe Felipe, en el Palacio de Buckingham y todos los que integrábamos el equipo no pudimos ocultar la sincera emoción.
Pero la marca de velocidad en tierra seguía resistiéndome. Mi intento de Utah, en 1960, terminó en un rotundo fracaso. Volvió a encendérseme la sangre, perdí la serenidad y decidí que batiría el récord o dejaría la piel en la empresa.
Comenzamos reconstruyendo completamente el coche. Después, lo importante era encontrar la pista adecuada. Alguien del equipo mencionó el lago salado Eyre, en Australia. Y en abril de 1961 partí para Australia para inspeccionar el terreno por mi cuenta. La última etapa del viaje, desde Adelaida hasta el lago, la hice en una avioneta.

Algo inmenso

A dos mil metros de altura, el lago Eyre ofrece el aspecto de un cráter lunar. Nuestro avión repasó continuamente, el inmenso lago salado, situado en el "corazón muerto" del continente.
A bordo se encontraba Dean Taylor, uno de los hombres de la compañía petrolífera B. P., asociada a mi proyecto. Dean me explicó algunos detalles de interés.
El agua de la cuarta parte de Australia viene a parar al lago. Después se evapora y sólo queda una dura capa de sal.
—¿Y queda bien la superficie?
—Lisa como un pastel y dura como el hormigón.
Al día siguiente, en el primer viaje de exploración por tierra firme, comprobé la exactitud de las palabras de Dean.

FÓRMULA 3 EN MONZA

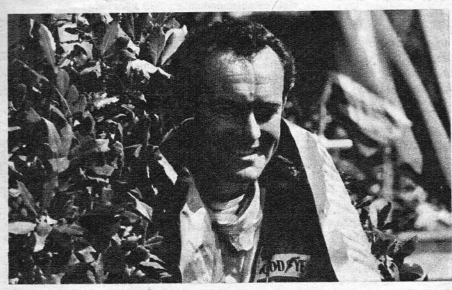


HORAS antes de correrse el Gran Premio de Italia se disputó, en el Autódromo de Monza, una competencia reservada para máquinas de Fórmula 3. Veinticuatro monoplazas cruzaron la línea de largada, pero la lluvia hizo que, más, tarde, el número de participantes fuera menor.

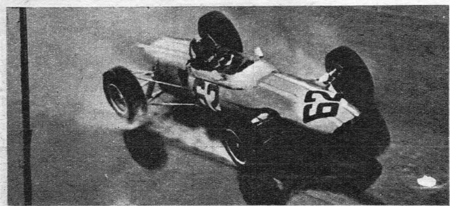
Durante las primeras vueltas, una dramática lucha entre el francés Dal Bo y el estadounidense Bob Bondurant acaparó la atención del público presente, pero al promediar la competencia un violento trompo hizo perder varios segundos a Dal Bo, con lo que el norteamericano logró distanciarse en un primer puesto que mantuvo hasta el final.

Bob Bondurant, de origen francés pero estadounidense por adopción, apareció por primera vez en las pistas europeas durante la temporada pasada. Su nombre se hizo rápidamente popular después de ganar, entre otras, la categoría GT en Le Mans, junto con su compañero de equipo Dan Gurney, al volante de un Ford Cobra de la escudería de Carrol Shelby.

Este año, después de ganar en la categoría GT, en Sebring, en un Ford Cobra, Bondurant piloteó por primera vez un monoplaza en ocasión de la carrera de Fórmula 3 que se efectuó antes del Gran Premio de Mónaco. Después de encabezar el lote de corredores durante largo tiempo, su máquina sufrió un desperfecto que lo obligó a ceder el primer puesto a Pet Revson. Monza fue la segunda oportunidad en que Bondurant manejó un monoplaza. Su actuación, por tanto, es promisoria.



Bob Bondurant, triunfador en la competencia de Fórmula 3 disputada, recientemente, en el Autódromo de Monza, es una de las figuras más promisorias de una categoría que ha visto nacer a ases como Clark, Stewart y otros.



Esta fotografía fue tomada desde una torre que la Goodyear instaló en la pista de Monza. La máquina que conduce Bob Bondurant es un Lotus Ford de Fórmula 3, que pertenece al equipo Willment.



Campbell es abrazado por su mujer luego del triunfo de Ullswater.

EL PELIGRO ES MI VIDA

Nunca había visto antes algo semejante. Era el rincón más desolado del mundo. Ni rastro de vida. Pero para mi propósito era magnífico. Disponía de la distancia suficiente en línea recta, lo que era imposible de conseguir en Utah.

La prueba de adhesión de los neumáticos demostró que existía un ligero peligro, pero la prueba era factible.

El único problema residía en los islotes de sal; extraños montículos de sal petrificada, duros como el granito, que emergían en muchos puntos del lago. Había que eliminarlos. Tal vez serviría una excavadora.

2.500 toneladas

En el trayecto de vuelta estuve dándole vueltas a la solución más económica. En la pista de 30 kilómetros se alzaban exactamente 225 montículos con un peso total de 2.500 toneladas de sal petrificada.

En Adelaida encontramos la solución: una máquina trituradora. Por desgracia, lo que necesitábamos no estaba a la venta en ningún sitio porque a nadie le preocupaban los montículos del lago Eyre. Tuvimos que diseñarla y construirla nosotros.

Antes de tomar una decisión final estudié a fondo toda la información climatológica y meteorológica que encontré sobre esta zona misteriosa y olvidada del país. No quería arriesgar el éxito. Esta vez estaba empeñado en hacer todo lo que humanamente fuera necesario para aspirar al triunfo con cierta seguridad.

Todos los expertos de las compañías asociadas estuvieron conformes en que el mes de abril era el más adecuado para llevar a cabo la prueba.

Las estadísticas climatológicas afirmaban que sólo en esa época el tiempo era seco y frío, sin viento ni tempestades.

Para evitar las prisas de última hora trasportamos el "Pájaro Azul" en enero, de modo que pudo exhibirse en la Feria de Melbourne.

Para esa misma fecha mi esposa y yo llegamos a Australia por vía marítima, desembarcando en el solitario puerto de Muloorina, a unos setenta kilómetros del lago Eyre. Allí establecimos el cuartel general.

Sufrimos una serie de accidentes e infortunios que dificultaron las cosas. El primero de ellos no tardó mucho tiempo en presentarse para mi desesperación.

En el próximo número:

Capítulo V

Al borde del "fuera de combate" ● La lluvia: nuestra más feroz enemiga ● Con el "PAJARO AZUL" a diez kilómetros por hora ● ¡A seiscientos ochenta y dos kilómetros por hora! ● Tras nueve años de espera, el récord mundial sobre tierra ● Desfile triunfal en Adelaida.

TM y Minijuniors en Rosario:

MUCHO SOL Y POCOS

Los Mini Castelli se siguen haciendo esperar: Crespi mantiene la hegemonía entre los constructores. • En las dos series demostró Marinelli su superioridad, pero en la segunda Humberto Crespi hizo muy difícil su labor. • Márquez Orabona dio la nota pintoresca de la reunión con un espectacular desbande, felizmente sin consecuencias. • Copello con su Renault 1093 se adjudicó el primer puesto en la categoría más grande de TM. • Opaco triunfo para Juan Carlos Gallo en la menor.

El domingo pasado se disputó en Rosario el Premio "Challenger" Aros de Pistón "Perfect Circle", organizado por la Asociación de Automovilistas de esa ciudad. Los programas anunciaban una competencia de 25 vueltas al circuito reservada para Minijuniors y coches de Mecánica Nacional, pero, finalmente, dichas máquinas cumplieron dos series de 15 vueltas cada una. Por su parte, las 25 vueltas que debían recorrer los participantes de la categoría Turismo Mejorado, se redujeron a 20 para los de mayor cilindrada (hasta 700 cc) al separarse de las máquinas de hasta 850 cc.

La competencia se realizó en un circuito de 1.650 m trazado en la Avenida Costanera de Rosario, al que las máquinas recorrían en sentido contrario al de las agujas del reloj. Una estrecha horquilla en un extremo y una complicada curva en el otro, podían parecer al espectador un poco incauto los "lugares claves" del circuito. Sin embargo, a poco de observar el trazado, se descubría que las verdaderas dificultades no se encontraban allí. En efecto, una amplia curva ascendente invitaba a los corredores a tomarla a gran velocidad dado su radio, pero, al salir de ella, un "lomo de burro" seguido de un brusco descenso daba a las máquinas la oportunidad de volar . . . y a los pilotos la de demostrar si sabían aterrizar. En síntesis, un circuito pintoresco y difícil, pero que no ofrece al público, en cuya responsabilidad es imposible confiar, la debida seguridad.

Sólo los "Crespi" se presentaron a la cita

El programa hablaba de Minijuniors y coches de Mecánica Nacional, pero estos últimos brillaron por su ausencia. En esta categoría se esperaba ver la aparición de los Mini Castelli, uno de los cuales debía ser piloteado por Pedro Sancha. Las esperanzas fueron fallidas: sólo la máquina que fuera de Del Fosse intentó quitar la hegemonía a los Mini Crespi. Dando comienzo al programa del día, ocho Minijuniors y el conocido monoplaza Honda de Jorge Hier iniciaron una serie de 15 vueltas al circuito. El pequeño prototipo no resistió ni siquiera una vuelta, dejando en mano de "sus mayores" la discusión por el primer puesto.

Tan pronto se bajó la bandera de largada, Carlos Marinelli tomó la punta, seguido de cerca por el Del Fosse de Márquez Orabona y los Mini Crespi de Lagos y Crespi. En quinto lugar vimos pasar a Galluzzi... seguido de una blanca "fumata". Dos vueltas más tarde el problema se agudizaba y una de las figuras más destacadas de la categoría se veía eliminada de la competencia. En el séptimo circuito, un pequeño desperfecto obligó a Humberto Crespi a detener su máquina durante pocos segundos, que fueron suficientes para relegarlo al último puesto. Mientras tanto el duelo Marinelli-Orabona seguía sin cuartel, hasta que en el desarrollo del noveno circuito, al salir del "lomo de burro" mencionado anteriormente, el monoplaza de Orabona se descontroló, proyectándose espectacularmente sobre una barranca colmada de espectadores que bordeaba el circuito, para detenerse finalmente contra los fardos de pasto luego de cruzar nuevamente la pista en sentido contrario. Este accidente, felizmente sin consecuencias para el piloto, causó a la máquina algunos desperfectos que obligaron a Orabona a esperar la segunda serie para continuar disputando la primacía a Marinelli, quien no tuvo dificultad en mantener el primer puesto hasta el final, escoltado por Guillermo Lagos.

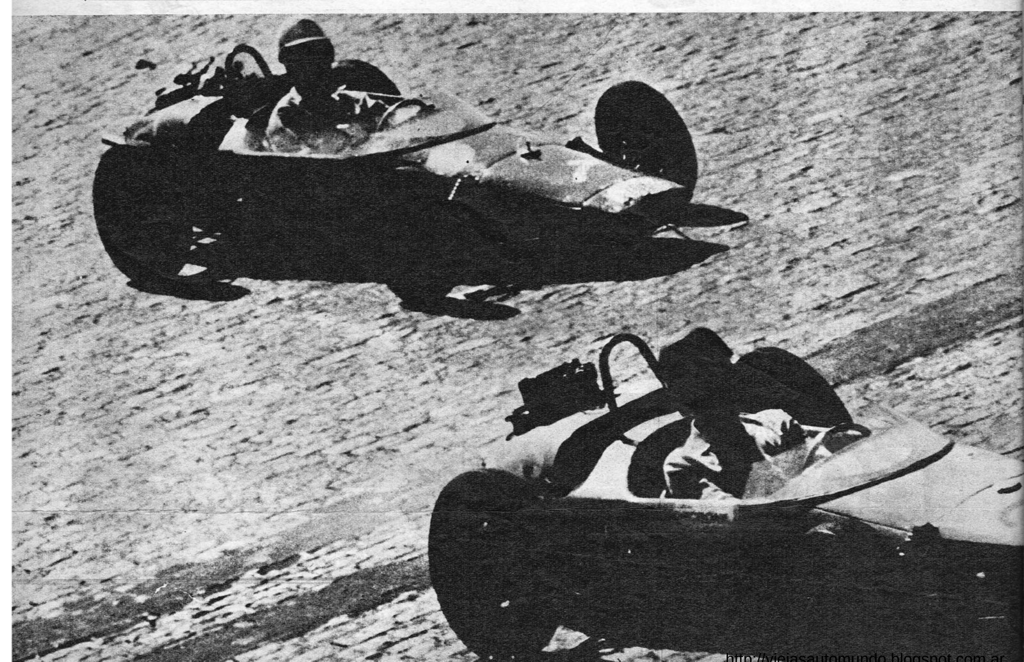
A los Minijuniors les correspondió el honor de iniciar y de cerrar el programa del día. En efecto, luego de una poco brillante competencia de coches de Turismo Mejorado de 700 cc, los pequeños monoplazas retornaron a la palestra. Al darse la señal de largada, Marinelli, que parecía encontrarse a sus anchas en el primer puesto, se lanzó a la lucha dispuesto a reeditar su hazaña, pero no contaba con la tenaz oposición que encontraría en Humberto Crespi.

CLASIFICACIÓN GENERAL

MINIJUNIORS
1º Carlos Marinelli, en 28' 13", con 30 vueltas; 2º Humberto Crespi, en 28' 51" 2/10, con 29; 3º Alberto Pérez, en 28' 45" 9/10, con 26; 4º Guillermo Lagos, en 22' 59" 6/10, con 24; 5º Márquez Orabona, en 23' 13" 6/10, con 24, y 6º "Talpe", en 28' 38" 6/10, con 21.
Promedio del ganador: 104,93 km/h.

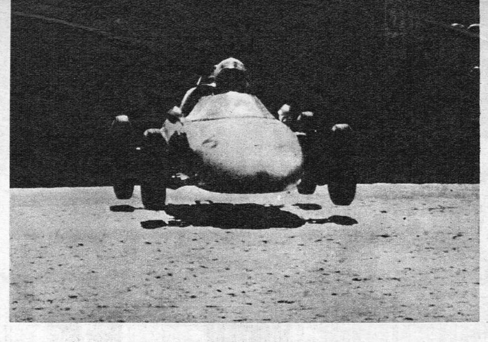
TURISMO MEJORADO HASTA 850
1º Eduardo Copello, en 24' 45" 7/10, con 25 vueltas; 2º Alberto Depego, en 24' 54" 7/10, con 25; 3º Carlos Silvio Gallo, en 25' 46" 4/10, con 25; 4º Pepe Zanetta, hijo, en 25' 46" 9/10, con 24, y 5º Raúl Ventimiglia, en 25' 2" 9/10, con 23 vueltas.
Promedio del ganador: 99,873 km/h. Récord de vuelta: Alberto Depego, en 56" 2/10, en la 8ª vuelta.

TURISMO MEJORADO HASTA 700
1º Juan Carlos Gallo, en 21' 52" 7/10/ con 20 vueltas; 2º Héctor Borzone, en 22' 29" 4/10, con 20; 3º Jorge Darder, en 22' 31" 4/10, con 20; 4º Oscar Bragnone, en 22' 20", con 19, y 5º Eduardo Marchiori, en 21' 53" 7/10, con 18 vueltas.
Promedio del ganador: 89,6 km/h. Récord de vuelta: Juan Carlos Gallo, en 1' 1" 5/10, en la 2ª vuelta.



AUTOS

Remediadas sus "petites malades", el motor de este último ponía en serios apuros al ganador de la primera serie. Ocho veces cambió de dueño el primer puesto en el curso de las 15 vueltas, hasta que finalmente fue Marinelli el primero en cruzar la línea de llegada, logrando nuevamente el primer puesto, pero esta vez por el margen de una décima de segundo



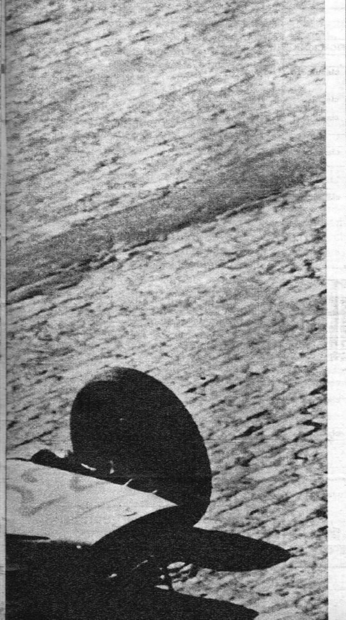
Ocho veces "aterrizó" bien. En la novena Márquez Orabona incursionó por las barrancas que bordean la pista, poco apta para las delicadas máquinas modernas y bastante peligrosa para los espectadores.

Un TM deslucido

Las máquinas de Turismo Mejorado, que en un principio se anunció que correrían juntas, intervinieron finalmente en dos competencias separadas de acuerdo con sus cilindradas: de 701 a 850 cc y hasta 700 cc. La primera de ellas, si bien no muy espectacular, dio oportunidad de observar una prolija conducción de Copello, que se clasificó primero con su Renault 1.093, seguido por otra máquina igual de Alberto Depego y los dos Fiat Abarth de Carlos Silvio Gallo y Pepe Zanetta, hijo.
A continuación de esta prueba y como penúltima competencia del día, tres De Carlos cupé, un Isard 700 y un NSU Prinz cumplieron un apacible "carrousel" que se prolongó durante veinte circuitos, respetando en todo momento sus respectivas posiciones. Juan Carlos Gallo obtuvo una victoria más con su De Carlo, pero, desgraciadamente, no podemos decir que por su brillo merezca destacarse entre la lista de triunfos de este conocido piloto de la categoría más pequeña de Turismo Mejorado.



El duelo Marinelli-Crespi fue el acontecimiento más interesante de la jornada. Menos de dos metros y una décima de segundo dieron el triunfo a Marinelli.

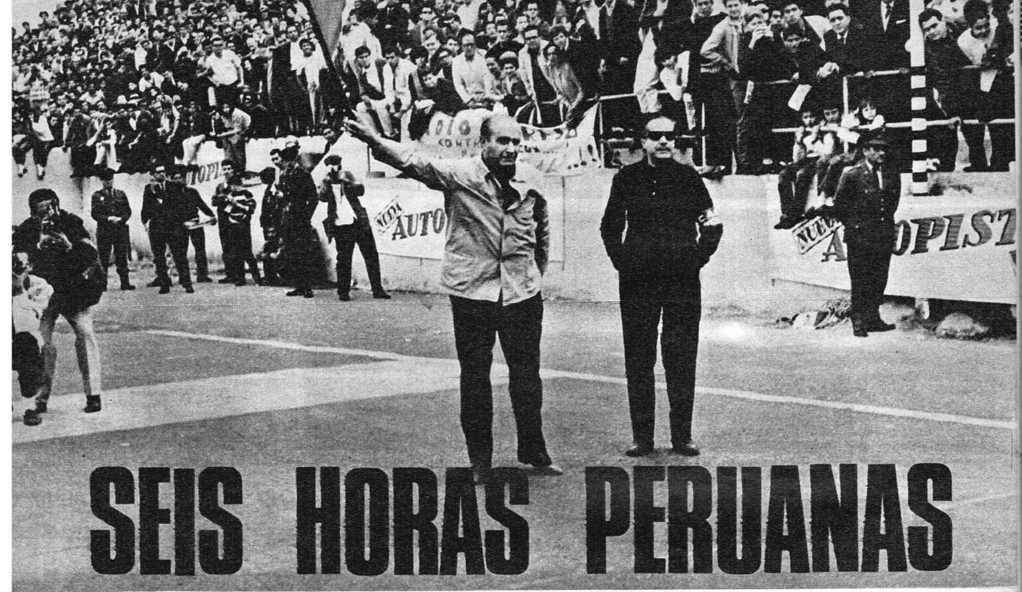




Desde el primer momento el Renault 1093 (55) de Copello tomó la delantera en la competencia de TM de las máquinas de mayor cilindrada. Los Fiat Abarth se clasificaron en tercer y cuarto puesto, detrás de otro 1093.



Sin mayores apremios, Juan Carlos Gallo se adjudicó otro triunfo en una competencia muy deslucida.



SEIS HORAS PERUANAS

3.600 metros, 6 horas y 47 autos. Un regalo para los ojos. La participación argentina. Árboles, columnas, cordones y la hora "0" 29 arribos hablan de madurez conductiva en carreras de largo aliento. Los ganadores, los abandonos y el público. Hablando de los nuestros.

Algunas características deben ser tomadas en cuenta para que la información adquiera los relieves que merece. Ello, sin entrar en el comentario de las Seis Horas Peruanas, que será objeto de posterior atención.

A escasas horas de nuestro arribo a la ciudad de Lima recorríamos el circuito a bordo de un Pontiac GTO. El primer interrogante quedaba planteado por distintos aspectos del escenario: su longitud, su trazado y su piso. *Corto, trabado y ondulado.*

54 automóviles habían ratificado su inscripción. Más de un centenar de pilotos de 8 nacionalidades conducirían automóviles de 20 marcas diferentes. La gama iba desde una "Berlinetta" Ferrari 3.000, Corvette Sting Ray y Jaguar E, hasta Fiat 850, *Fiat Abarth, DKW y Opel*, pasando por Lotus Elan, Cooper 1.300, Alfa Romeo Zagato, Porsche 1.600, Volvo, Triumph, Elva, Sunbeam Alpine, MG Twin Cam, BMW 1.800, etc., etc.

Es decir, pese a la división de categorías, una especie de catch-as-catch-can" del automovilismo.

La partida sería dada por Juan Manuel Fangio al estilo de las 24 Horas de Le Mans, con la diferencia de que, ubicado el piloto en el asiento de conducción, el copiloto, a la bajada de bandera, correría desde la zona de abastecimiento hasta su automóvil, con la llave del mismo en la mano, con el fin de entregarla al piloto dando así comienzo a la prueba.

RESULTADOS OFICIALES DE LAS "SEIS HORAS PERUANAS"

Nº	MARCA	CONDUCTORES	PAIS	VUELTAS	TIEMPO	CLASIFICACIÓN
Categoría Libre						
1	Corvette	Percy Fox - Roberto Hemmerde	PERÚ	88	———	No se clasificó
2	Ferrari	Armando de Ambrogio - Augusto Rezza	VENEZUELA	155	6.00.45.77	3º
3	Lotus	Oscar Aramburú - Carlos Cecchi	PERÚ	158	6.01.17.35	2º
4	Jaguar	César Barreto - Jorge Romaña	PERÚ	83	6.02.46.20	No se clasificó
5	Ferrari 3.000	Eduardo Dibós - Emilio Fort	PERÚ	171	6.00.00.98	1º
7	Corvette	Armando Espinoza - Eddie Simons	COLOMBIA	29	———	No se clasificó
36	Lotus Elan	Federico Block - Dennis González	PERÚ	51	———	" " "
Categoría "B"						
10	Volvo	Guillermo Ricci - Luis Vargas	PERÚ	140	———	No se clasificó
11	Volvo	Rodolfo Richter - Jorge Lira	PERÚ	149	6.00.56.35	7º
14	Volvo	Jorge Adrianzen - José Espejo	PERÚ	143	6.01.21.62	8º
16	Volvo	Arnaldo Alvarado - Luis Alvarado	PERÚ	164	6.00.00.15	1º
17	M. G. B.	Oscar Mayor - Carlos Tellechea	PERÚ	150	6.01.25.73	6º
18	Elba	Carl Paladin - Soren Madsen	PERÚ	16	———	No se clasificó
19	Volvo	Kurt George - Gunnar Anderson	SUECIA	152	6.02.01.76	5º
20	M. G. B.	Enrique Lastres - Francisco Giraldo	PERÚ	143	6.05.27.71	9º
21	B. M. W.	Bratzo Vicich - Dusko Vicich	PERÚ	161	6.00.38.94	2º
22	Volvo	Enrique Hagemann - Alfredo Revolar	CHILE	154	6.01.24.29	3º
24	Volvo	Benito Kleeberg - Humberto Pizarro	PERÚ	153	6.01.49.15	4º
25	Volvo	Eduardo Malachowski - Alfredo Lavado	PERÚ	122	6.00.49.61	10º
26	Triumph TR3	Federico Mora - José Vargas	COLOMBIA	112	6.00.06.51	11º
Categoría "C"						
31	Fiat 1.500	Christian Braham - Oscar Guzmán	PERÚ	153	6.01.29.74	4º
32	Porsche 1.600	Alfredo Atencio - Leopoldo Barbosa	VENEZUELA	162	6.00.48.57	2º
33	Lotus	Fernando Dávila - Eduardo Rodrigo	PERÚ	167	6.01.22.81	1º
34	Alfo Romeo S	Miguel Navarro - A. Fernández Concha	PERÚ	58	———	No se clasificó
35	Fiat 1.500	Ernesto Peyón - Javier Peyón	PERÚ	56	———	" " "
39	Alfo Romeo GTA	Francisco Schettini - Humberto Correa	PERÚ	157	6.00.47.34	3º
Categoría "L"						
40	Alfa Romeo	Andrea Vianini - Julio Guimarey	ARGENTINA	34	———	No se clasificó
41	Alfa Romeo	Jorge Salmón - Enrique Otoya	PERÚ	97	6.03.15.83	4º
42	Cooper 1300	Fausto Merello - Guillermo Ortega	ECUADOR	146	6.00.43.86	3º
43	Alfa Romeo	Carlos Ossio - Uldarico Ossio	PERÚ	75	———	No se clasificó
44	Cooper 1.300	Enrique Pérez - J. Arce - A. Viale	PERÚ-ARGENTINA	156	6.02.03.09	1º
45	Cooper 1.300	Juan A. Band - Luis Jimeno	CHILE	59	———	No se clasificó
46	Alfa Romeo	Alberto de las Casas - M. Cervantes	PERÚ	150	6.01.28.87	2º
Categoría "E"						
50	Triumph	Hans Berk - Jacques de Ridder	PERÚ	4	———	No se clasificó
52	Austin Cooper "S"	Joseph Ferrier - Román Alzamora	PERÚ	152	6.01.19.38	1º
53	M. G. Migdet	Percy Briceño-Ruben Alfredsson	PERÚ	146	6.00.28.91	2º
55	M. G. Migdet	Carlos Henckel - Alan Mortimer	PERÚ	140	6.01.30.37	3º
Categoría "F"						
61	D. K. W.	Pedro Roca - Miguel Roca	PERÚ	148	6.01.15.36	2º
62	Opel Kadett	Johnny Loayza - Ezequiel Gago	PERÚ	89	———	No se clasificó
63	D. K. W.	Eduardo Lindley-Tibos Under	PERÚ	47	———	" " "
64	Fiat Abarth	Carlos Dávila - "Pegaso"	PERÚ	145	6.01.47.11	3º
65	Austin Cooper	Reinhoff Winkler - Renato Brambilla	CHILE	150	6.01.32.70	1º
66	Morris Cooper	Pedro de las Casas - Luis de las Casas	PERÚ	100	———	No se clasificó
68	Fiat 850	Alfredo Astengo - Jorge Cornejo	PERÚ	142	6.01.04.96	4º

ORGANIZACIÓN: CLUB DE AUTOMÓVILES SPORT DEL PERÚ (C. A. S.) — CONTROL OFICIAL: TOURING Y AUTOMÓVIL CLUB DEL PERÚ (T. A. C. P.)

Un regalo para los ojos . . .

. . . era el grupo de automóviles que en ángulo de 45°, esperaba el momento de iniciación. Por cierto que recorrimos la fila en más de una oportunidad. Mucho de lo visto nos llamó la atención —y será objeto de próximos comentarios—, pero no podemos evadir la mención de una particularidad común a todos los concurrentes: la forma seria y profesional de como se encaran los aspectos de seguridad. En ellos, nos llevan un tranco largo. También en la variedad de elementos disponibles. Nosotros, en la oportunidad, **acreditamos únicamente el factor humano.** Ello, gracias a amables invitaciones que fueron cursadas oportunamente y que, de una forma u otra, configuraron la . . .

. . . participación argentina

Juan Manuel Bordeu, Andrea Vianini, Atilio Viale del Carril, Julio Guimarey

Juan Manuel Fangio da la señal de partida a los 47 automóviles que se dieron cita. Previo a la largada, Fangio dio una serie de consejos a los pilotos sobre las modalidades del circuito y las especiales características de una "Seis Horas". Al caer la bandera dio comienzo la "ronda infernal". La punta la obtuvo Percy Fox conduciendo un Corvette Sting Ray, el que fue asediado por Pitty Block al comando de un Lotus Elan. El eventual ganador absoluto, Eduardo Dibós, avanzó gradualmente desde la 5º posición, conquistando el puesto de privilegio al finalizar las dos primeras horas de la prueba.

y "Coco" Lostaló, fueron los nuestros que se dieron cita en la ciudad de Lima.

El primero y el último de los mencionados, en forma involuntaria y por decisión propia, respectivamente, no fueron de la partida. En el caso de Bordeu por no haberse logrado la disponibilidad del auto que habría de conducir. Lostaló, por su parte, decidió salvar la integridad de su Morris Cooper 1.300 para el Gran Premio Turismo Mejorado.

Andrea Vianini y Julio Guimarey harían pareja en un Alfa Romeo Zagato 1.300, que había visto tiempos mejores y más de un vuelco. Por su parte, Atilio Viale del Carril conduciría un Morris Cooper 1.300, alternándose al volante del mismo con Javier Arce y Enrique Pérez, dos pilotos peruanos. Faltaba una hora para la largada. Decidimos recorrer el circuito a pie. Se ve mejor. No habíamos caminado mil metros cuando se consolidó nuestra convicción de que era un trazado que separaba los hombres de los niños.

Los árboles, las columnas y los cordones . . .

. . . nos hacían recordar a las características de nuestros circuitos parque, aquellos que fueron famosos como los de Rosario, Santa Fe, Paraná y otros de siempre grata memoria.

No faltaba ni "aquel monumento", siempre de granito y bronce, que aguarda la equivocación del piloto con los brazos abiertos.

Nuestros temores fueron totalmente infundados.

Pese a lo sinuoso del trazado, a las dos curvas ciegas que no agregaban tranquilidad a nuestro espíritu y a los 47 autos, totalmente dispares, que largaron en forma conjunta, los accidentes brillaron por su ausencia. Todo el desarrollo de la competencia nos habló de madurez conductiva para carreras de largo aliento.

Los récords de vuelta se fueron sucediendo a lo largo de las "Seis Horas" y el interés de la prueba se mantuvo parejo.

Los ganadores . . .

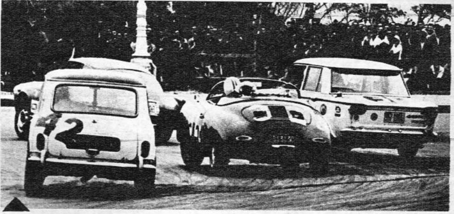
. . . no fueron fruto de la improvisación o de la suerte. Trabajaron su triunfo. Los galardones llegaron para una Ferrari 3.000, un Volvo 1.800, un Lotus Elan, un Morris Cooper 1.300, un Austin Cooper "S" y otro Austin Cooper, el más pequeño de la familia.

Perú estuvo de fiesta al conquistar 4 triunfos absolutos (categorías "Libre", "B", "C" y "E"), uno compartido por un argentino —Atilio Viale del Carril— (categoría "D"), quedando la restante, categoría "F", en manos de los chilenos Winkler y Bambilla.

Por cierto que nos quedan muchas cosas en el tintero.

De los que no ganaron, de los que abandonaron, de los que no tuvieron la oportunidad de correr.

También de los nuestros. Una excelente embajada que dio que hablar y a la que nos referiremos la semana próxima, en la segunda nota sobre las Seis Horas Peruanas: el comentario. Hasta entonces.



Así se corrió en el Campo de Marte. Fuerte, juntos.
Mientras los hermanos Ossio, con Alfa Romeo, mantienen la vanguardia del pelotón, en una línea, doblan los ecuatorianos Merello-Ortega, con Mini-Cooper S 1.300, el Porsche 1.600 de Atencio-Barbosa, de Venezuela, y el Fiat 1.500 de los peruanos Braham-Guzmán.

En la siguiente nota gráfica vemos a Federico Block, un fino piloto de un auto muy fino, superando al MB B conducido por el binomio Mayor-Telechea y al BMW 1.800 de los hermanos Vicich.
La deserción de Pitty Block nos restó la oportunidad de ver a su copiloto, Denis González, de quien tenemos excelentes referencias.



El ganador cruza la meta. Había cumplido 171 vueltas.
El cronómetro marcaba 6 h 00' 00" 98/100. Las "Seis Horas Peruanas" habían llegado a su fin. Un susto previo —la pérdida de una rueda— puso un momento de angustia en el abastecimiento del coche Nº 5.



Aspectos técnicos de la seguridad del auto:

LA CARROCERÍA ANTI-GOLPE

Ahora vamos a tratar de analizar los diversos tipos de choque ya vistos, sobre todo en relación con las deformaciones que sufre la estructura. Veremos, caso por caso, cuáles son las consecuencias para los ocupantes de los vehículos, y cuáles los posibles (e imperativos) remedios para limitar los daños en las personas.

Hemos hecho una distinción entre los diversos tipos de choque. Para poder comprender mejor su peligrosidad, hay que tener presente las leyes a que obedecen los choques.

Un vehículo que viaja a una cierta velocidad, está dotado de una "cantidad de movimiento". Esta es el producto de la velocidad del vehículo mismo y de su masa. La mecánica nos enseña que esa cantidad se conserva, a menos que intervengan fuerzas exteriores que modifiquen el movimiento del auto.

Choque frontal

En el caso de un choque frontal, los vehículos que entran en colisión están animados ambos de una cantidad de movimiento propia.

La suma de las dos cantidades se conserva en buena parte después del choque. Entonces, ocurre que los dos autos rebotan, dotados de nuevas velocidades, proporcionales, cada una de ellas a la cantidad de movimiento que tenía la otra antes del choque.

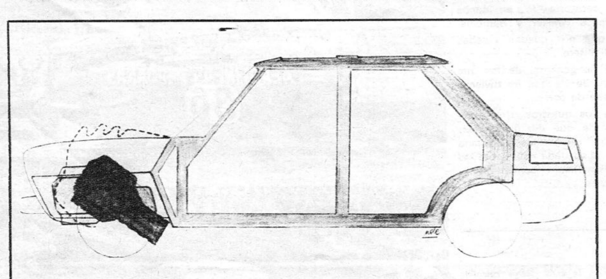
Este brusco cambio de velocidad entre el instante precedente y el subsiguiente al choque, provoca aceleraciones en el vehículo y en sus ocupantes. Estas aceleraciones no tienen nada que envidiar a las aceleraciones a que se encuentran sometidos los cosmonautas soviéticos y norteamericanos en sus excursiones por el espacio.

Las fuerzas de inercia que se crean como consecuencia de eso, provocan las deformaciones de los autos y los golpes de los viajeros del interior del vehículo, contra el tablero de instrumentos, o contra el techo.

Pero debemos decir también, que las deformaciones de las estructuras de los autos, son benéficas para los fines de la seguridad de los pasajeros.

Esas deformaciones traen consigo una pérdida de la cantidad de movimiento de los autos y, por tanto, una menor velocidad de rebote.

El choque desde atrás ha provocado la desviación del grupo motor. No obstante, la mampara ha impedido el acceso de éste al interior del auto. Nótese cómo éste ha conservado intacta su forma, garantía de la seguridad de los pasajeros.



En el choque frontal los elementos amortiguadores han absorbido el choque. En este caso en cuestión, el motor ha sido desviado por la mampara y ha resbalado bajo el habitáculo. De ese modo se han evitado graves lesiones, quizá mortales, a sus ocupantes.

Choque contra un árbol

Para comprender mejor el porqué de esta última afirmación, observemos lo que ocurre en el choque entre un vehículo y un obstáculo fijo, por ejemplo, un árbol.

Si este último es lo suficientemente grueso, permanece fijo después del choque y no se deforma. Su cantidad de movimiento, que era nula antes del choque, sigue siendo nula. Toda la cantidad de movimiento del auto se conserva, menos la parte que se pierde por la deformación del auto mismo. Si éste no sufriera deformación alguna, su velocidad, antes y después del choque, sería igual. O sea que un auto que viajara, por ejemplo, a 80 kilómetros por hora, después del choque rebotaría, conservando la misma velocidad. La velocidad pasaría de 80 kilómetros a 0 kilómetro en una fracción de segundo (el instante en que ocurre el choque) y luego, en otra fracción de tiempo, pasa de 0 a los 80 kilómetros, en sentido opuesto al precedente.

De ese modo, el auto y los pasajeros sufren, en unas pocas décimas de segundo una variación de velocidad de 160 kilómetros. No es difícil imaginarse a qué tremenda aceleración se ven sometidos los pasajeros.

No obstante, si el auto se deforma, eso significa que la velocidad del rebote, en el ejemplo anterior, será de unos 20 ó 30 kilómetros, con una notable reducción de la aceleración.

Aun así, queda una variación de velocidad muy elevada. Ahora se comprenderá cómo, aunque la velocidad del choque sea muy baja, ese tipo de accidente es siempre peligroso.

Choque desde atrás

El tercer tipo de choque, el choque desde atrás, es menos peligroso desde el punto de vista dinámico. En efecto, la velocidad de choque entre los dos autos nos da la diferencia entre las velocidades de cada uno de los autos. Su peligrosidad consiste, sobre todo, en el hecho de que los pasajeros del auto golpeado son tomados de sorpresa en la mayoría de las veces. Eso puede producir lesiones graves en la espina dorsal, sobre todo a la altura del cuello, a causa de la brusca aceleración hacia adelante que sufre el vehículo empujado.

De acuerdo con estas consideraciones, no cabe duda de que, para que el auto proteja a sus

Existe ya en muchos automóviles modernos y se basa en la estructura deformable del auto, cuya cabina debe ser rígida para proteger a los pasajeros, mientras que la parte delantera y la cola deben poder deformarse.

ocupantes, su estructura, o sea su carrocería, debe tener determinadas características.

Deformación de la estructura

Por lo tanto, un elemento común a todos los tipos de choque ya examinados es la deformación de la estructura. Como hemos explicado ya, la deformación es un elemento de seguridad, porque reduce las aceleraciones y, por tanto, las fuerzas de inercia. Permite, en definitiva, que los pasajeros se sostengan y reparen, al menos en parte, de los posibles golpes en el interior del auto.

No obstante, se comprenderá que tales deformaciones son, y siguen siendo, elementos de seguridad, siempre que se limiten a la parte delantera y posterior de la carrocería. En una palabra, deben dejar intacto, en todo lo posible, el cubo del habitáculo. Las abolladuras del habitáculo mismo, en sentido longitudinal, trasversal o vertical, pueden producir graves lesiones a los pasajeros. Cuántas veces leemos que los bomberos han tenido que intervenir para liberar a los heridos, presos de las planchas retorcidas de su propio automóvil. Y ése es el peligro que la estructura del auto debe evitar. En suma, el lugar para los pasajeros debe ser rígido.

Para conciliar estas dos exigencias, de deformabilidad y rigidez al mismo tiempo, ha nacido un nuevo tipo de carrocería. Se la llama una carrocería con "estructura y rigidez diferenciadas".

Consiste en dos partes esenciales, que son: el habitáculo: la parte delantera y la cola. En efecto, son dos los criterios constructivos que se siguen para su realización. Y están dictados por exigencias muy diversas:

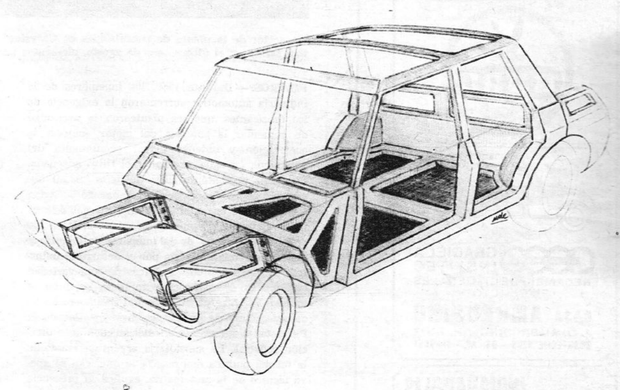
a) el habitáculo debe ser rígido. El piso, los montantes que sostienen el techo, la cimbras que hay debajo del techo, deben ser construidos con planchas articuladas. Las planchas deberán ser de un espesor mayor del común. Los elementos articulados deberán tener la forma debida para resistir las solicitaciones de presión o flexión subsiguientes al choque.

b) la parte delantera del auto y la cola deben poder deformarse. En este caso se recurrirá también a elementos articulados, pero las planchitas serán más livianas. Los elementos articulados deberán estar construidos de tal modo que permitan una perfecta rigidez de todo el complejo, para garantizar una buena adherencia y, al mismo tiempo, deberán ceder bajo las presiones producto del choque. Pero hay que cuidar de que se realicen en tal forma que ofrezcan una resistencia siempre mayor, conforme la deformación se vaya acentuando.

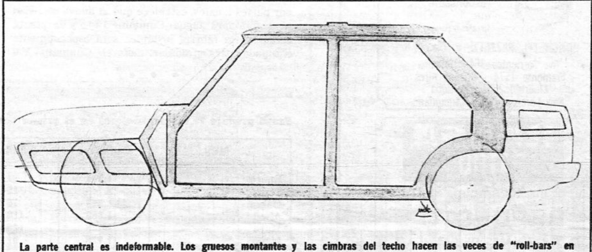
Posición del motor

Como se habrá visto, no hemos hecho distinción entre los autos con motor delantero y los autos con motor posterior. En efecto, la posición del motor, siempre que la estructura se realice de acuerdo con los esquemas ilustrados, no influye en la seguridad. Por el contrario, el motor puede constituir un elemento de peligro. En efecto, el grupo motopropulsor (motor, cambio, diferencial), ya sea por los materiales con los que está realizado o porque es muy compacto, es muy rígido. Si estuviese en la parte del auto interesada en el choque, podría ser lanzado al interior de la cabina, constituyendo así un peligro para los viajeros. Entonces convendrá colocar fuertes cimbras en posición conveniente para que el motor, apretado por la deformación, resbale bajo el habitáculo.

Otro elemento que puede resultar peligroso a causa de las deformaciones es la barra del volante. Puede penetrar en el habitáculo produciendo lesiones, en muchos casos gravísimas, al conductor. Para obviar este peligro es necesario que ese mango sea muy corto. En ese caso, no será directamente interesado por el choque y, por lo tanto, no se moverá. Cuando no se pueda realizar uno que tenga esas características, se deberán estudiar los medios necesarios para impedir que corra de lado y entre en el habitáculo.



He aquí una representación esquemática de cómo debería construirse la estructura de un auto. La parte central está constituida por elementos de grandes dimensiones. Nótese: 1) el piso reforzado por abundantes nervaduras; 2) los montantes, constituidos por elementos articulados que deben impedir, eventualmente, el aplastamiento del techo; 3) el techo reforzado por cimbras, articuladas también, para impedir las deformaciones trasversales; 4) las mamparas, delantera y posterior; 5) los elementos articulados, de tela, que sostienen el motor y las suspensiones, y cuya función, en caso de choque, es la de amortiguar el choque mismo.



La parte central es indeformable. Los gruesos montantes y las cimbras del techo hacen las veces de "roll-bars" en el caso de que el auto capotara. Las partes que aparecen rayadas en el dibujo constituyen los elementos que se deforman y que son verdaderos "cojines".



Un sector de la planta de trasmisiones de Chrysler Argentina, en San Justo, Buenos Aires: de aquí han salido en el último mes de agosto, elementos para 1.572 vehículos.

FILTROS. — Durante 1950, los ingenieros de la industria automotriz enfrentaron la exigencia de los fabricantes, que les plantearon la necesidad de aumentar la potencia del motor, mejorar la aceleración y obtener mayor rendimiento del automóvil. La clave era hallar el filtro adecuado. **Purolator** presentó su filtro de nafta "Súper Micronic", capaz de retener partículas de suciedad tan pequeñas como un micrón. Este hallazgo es índice de que esa empresa en sus 40 años ha ido creciendo al ritmo de la industria automotriz y que la demanda impuesta por el desarrollo industrial la lleva a producir filtros de una variedad tal, que su diversificación no tiene igual en el mundo. Por otra parte, el caudal financiero de su departamento de investigaciones ha llevado a **Purolator** a intervenir en mecanismos de aplicación espacial. La subsidiaria argentina mantiene la misma política empresaria lo que, con el apoyo técnico de la casa matriz, explica su presencia en el mercado nacional de todo tipo de rodados y tractores.

ACUERDO JAGUAR-CUMMINS. — Ha sido ratificada la formación de la nueva Asociación Anglo-Americana integrada por la Jaguar Cars, de Coventry, Inglaterra y la Cummins Engine, de Columbus, Indiana, EE. UU. El acuerdo efectuado por partes iguales, establece que la nueva sociedad se denominará Jaguar-Cummins Ltd., y la planta actual de la fábrica británica será especialmente equipada para producir motores Cummins V-6 VIM y V-8 VINE, con potencias entre 150 y 265 HP. La producción será de 50 motores diarios, con una inversión de dos millones y medio de libras esterlinas que se aumentará paulatinamente. Se estima que el proceso total de integración se completará en dos años.

AMORTIGUADORES. — ¿Qué es el **Ajustomatic**? El 20º aniversario de **FRIC-ROT SAIC** fue celebrado en Rosario con una serie de actos que se prolongaron durante tres días consecutivos e incluyeron una conferencia de prensa realizada en escala nacional y una convención de distribuidores de los productos de la empresa (que está asociada a la Maremont Corporation, y fabrica bajo licencia de The Gabril Company de EE. UU. los amortiguadores FRIC-ROT GABRIEL). El señor Alfredo Ruata anunció en la clausura de la convención el lanzamiento de una versión revolucionaria del amortiguador **"Ajustomatic"**. El señor Ruata señaló también que Fric-Rot, en lo que va del año ha superado las 350.000 unidades, con un valor aproximado a los $ 300 millones. El diseño **Gabriel** consta de tres vías de restricción para la carrera del pistón. Estas restricciones de acuerdo con la velocidad que alcanza el pistón, pueden ser utilizadas en forma progresiva o simultánea. Incluso, pueden actuar parcialmente. **La introducción de un sistema regulador o ajustable** se efectuó para cubrir la versatilidad de las características de conducción y la variedad de los caminos. El **Ajustomatic** es de

• • •

Brasil produjo 75.718 automotores en el primer semestre de 1965; la relación mensual es la siguiente:

MES	Camiones	Ómnibus	Utilitarios	Automóviles	TOTAL
Enero	1.931	81	4.573	9.223	15.808
Febrero	2.748	115	4.667	8.504	16.034
Marzo	1.367	76	3.692	8.265	13.400
Abril	1.683	110	3.324	7.578	12.695
Mayo	1.428	126	2.439	4.410	8.403
Junio	1.928	91	2.681	4.678	9.378
Primer semestre 1965	11.085	599	21.376	42.658	75.718

EN LA INDUSTRIA



PISTONES Y VÁLVULAS

Dirigentes de la industria de partes comprueban el grado de eficiencia logrado en el establecimiento Flaminí Hnos., fabricantes de pernos de pistón y guías de válvulas. En la foto la comitiva se halla en una de las dependencias referidas a metrología en la cual existe un equipo de precisión pocas veces visto en el país.

regulación automática y se basa en las leyes fundamentales de hidrodinámica. Con sólo accionar el simple mecanismo de ajuste provee tres curvas bien definidas para cada amortiguador. Al planteársele un problema de selección al usuario, éste puede elegir entre tres posibilidades.

ACUMULADORES. — Una de las primeras fábricas del país de acumuladores para automotores, energía industrial e iluminación de la vivienda rural, cumplió su 45º aniversario. Con este motivo desarrolló un extenso programa de actos entre los que se destacó la inauguración de las ampliaciones de una planta industrial en Villa Martelli, provincia de Buenos Aires. Esta conocida empresa, la **Champion S.A.,** fue la primera industria del ramo en la República que ha producido, integralmente, todos los componentes de sus acumuladores.



Una nueva línea de alfombras Aconcagua, elaboradas en goma y material plástico, fue presentada al periodismo por Peuman ICSA. El acto se efectuó en coincidencia con el 4º aniversario de la empresa y ambas circunstancias dieron lugar a un lunch ofrecido por la empresa mencionada a sus amigos y favorecedores. La nota registra un instante en el cual departen cordialmente los señores Fernando Vera Carranza y Saúl Peusner, presidente y vicepresidente, respectivamente, de Peuman ICSA.

PRODUCCIÓN DE LA INDUSTRIA TERMINAL ARGENTINA. — La Asociación de Fábricas de Automotores (**ADEFA**) informó que en los primeros ocho meses de 1965 se fabricaron 127.906 automotores; durante el mismo lapso en 1964 la producción alcanzó las 95.576 unidades lo que representa un aumento del 33,8 %. La producción del mes de agosto último ha sido de 18.079 unidades, de las que corresponden 12.264 a automóviles y 5.815 a vehículos comerciales.

REDUCCIÓN DEL TIEMPO EN LA FABRICACIÓN DE MATRICES DE ACERO. — De seis meses a seis semanas ha sido reducida la fabricación de una compleja matriz de acero. Un maquinado tridimensional de paso continuo, electrónicamente regulado, fue el medio. La máquina, una fresadora vertical, en la cual la posición del husillo en relación con la pieza de trabajo es constantemente regulada en los tres ejes de movimiento, ha sido proyectada desde el comienzo para trabajar en forma automática sobre el acero endurecido. La pérdida de carrera ha sido casi eliminada y la herramienta de corte puede ubicarse con una precisión de 0,00635 mm. La precisión del maquinado es de 0,0127 mm. El equipo es capaz de efectuar una amplia gama de operaciones incluyendo las de perfilado, refrentado, rebajado, taladrado y perforado. La información reguladora se provee en forma digital sobre cinta magnética. La información inicial para la programación, que según los fabricantes de la máquina es simple y no requiere conocimientos especiales de matemáticas, se reduce a los planos de la pieza a maquinar. Ya se ha producido una matriz que sirve como original para hacer moldes de cajas de sincronización para motores de tractores producidos por la Ford británica. La casa fabricante es la High Precision Equipment Ltd., Blechley de Buking, Inglaterra.

COMIENZA A PRODUCIRSE LA BERLINA ALFA ROMEO OSI 2.600



En ocasión del último Salón de Ginebra, la firma OSI de Turín (Officine Stampaggi Industriali) presentó el prototipo de una gran berlina de cuatro puertas, cuyo estudio estilístico llevaba la firma de Giovanni Michelotti. Para la realización de este proyecto, el carrocero turinés utilizó como base los órganos mecánicos de la berlina Alfa Romeo 2.600, pero en ese momento nada hacía prever una colaboración más íntima entre ambos constructores italianos. Actualmente ya es un hecho: en el próximo Salón de París la berlina OSI llevará oficialmente el nombre de Alfa Romeo OSI 2.600, incluyéndose en el programa de la casa de Portello, que la comercializará mediante su propia red de distribución, junto con la berlina original. La firma OSI, que junto con la Carrozzeria Pininfarina, es uno de los dos únicos establecimientos de su tipo que posee prensas de estampado propias, producirá las carrocerías en sus talleres de Turín (2 fábricas), donde también es probable que se realice el montaje final.

Desde el punto de vista técnico, el Alfa Romeo OSI 2.600 conserva todas las características del modelo original, y su motor de seis cilindros con doble árbol de levas a la cabeza desarrolla 130 HP (DIN) a 5.900 rpm. La carrocería utiliza la misma plataforma de 272 cm de distancia entre ejes, pero el habitáculo no tiene capacidad más que para cuatro pasajeros, que disponen de asientos individuales. El modelo se caracteriza por tener una baja línea de cintura y una gran superficie de vidrios. En el interior se encuentra una consola central, que se prolonga hasta el compartimiento trasero, en la que se puede colocar el equipo de aire acondicionado.

El precio del nuevo automóvil se dará a conocer el mes próximo en el Salón de París.

E. C.



La arquitectura del tablero es muy personal, con todos los instrumentos reunidos bajo los ojos del conductor y un amplio plano portaobjetos frente al asiento del conductor.

RINCÓN DE



Hasta hace dos años, Ronnie Bucknum era un perfecto representante del "hombre norteamericano", que se desayunaba con huevos fritos y calmaba sus nervios mascando chicles. Pero un día recibió una carta de Soichiro Honda, y su vida cambió. La carta era una invitación para integrar el equipo de carreras de la firma. Al aceptar la propuesta, comenzó por primera vez a tratar con los hijos del Imperio del Sol Naciente, y para su sorpresa se descubrió un día comiendo arroz con palillos acompañado por el ingeniero Nakamura, jefe del equipo técnico de carreras de la Honda. La trasformación fue en aumento, y en ocasión del reciente Gran Premio de Italia, uno de nuestros fotógrafos lo descubrió discutiendo sus planes con dos técnicos japoneses, sentado en la perfecta y orientalísima posición de Buda. Según sus amigos más íntimos, hasta sus ojos se están poniendo oblícuos.

La Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), dio a conocer en un nuevo informe estadístico la evolución de los precios de los vehículos producidos por sus empresas asociadas. Comparando la lista de precios de los automotores con el índice del nivel general de precios mayoristas de productos no agropecuarios, se observa que el valor relativo de los vehículos con índice base 1960 = 100, ha descendido al mes de marzo de 1965 a 70,4. En otras palabras, se puede decir que el precio de los automotores con relación al conjunto de dichos bienes disminuyó un 29,6 % desde 1960 a marzo de 1965.

Los dirigentes soviéticos prevén una producción de petróleo de 350 millones de toneladas para 1970, lo que representa un aumento del 44 % con respecto a la producción de 1965 de la U.R.S.S.

En el curso del próximo quinquenio se extraerán mil quinientos millones de toneladas de petróleo, es decir cerca del 62 % del total producido

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

Pruebas de velocidad

10 de octubre - Mercedes Automóvil Club - Mercedes - Carretera (TC).
12 de octubre - Buenos Aires Moto Club - Buenos Aires A.M. (TM).

Pruebas de regularidad

10 de octubre - Organiza y fiscaliza: C.A.R. - Categoría: 3ª - Recorrido: Gral. Las Heras, Cañuelas, Lobos, Navarro, Gral. Las Heras.
10 de octubre - Organiza y fiscaliza C.A.R. - Categoría 2ª y 3ª - Recorrido: Piñeyro, Ranchos, Piñeyro.

TC = Turismo de Carretera Fórmula "B"
TM = Turismo Mejorado
MN = Mecánica Nacional Fórmulas 1 y 2

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

9-10 de octubre - USA - G. P. de Los Angeles - Riverside (S, GT).
10 de octubre - CMMTP - Francia 1.000 Km de París (GT I, II, PT).
10 de octubre - Austria - Gran Premio del Tirol (3, GT).

Pruebas de regularidad

8-10 de octubre - CER - Hungría - Munich-Viena-Budapest.
9-10 de octubre - Alemania - Rally Noris.
9-10 de octubre - Alemania - Rally Wartburg.
14 de octubre - Austria - Rally de los Periodistas (Martha).

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)
TP = Trofeos Internacionales de Prototipos
CEM = Campeonato Europeo de Montaña
CER = Campeonato de Europa de Rallies
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo

C = Automóviles de Carrera
FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc)
1 = Fórmula 1
2 = Fórmula 2
3 = Fórmula 3
S = Automóviles Sport
PT = Prototipos
GT = Automóviles de Gran Turismo:
I (hasta 1.300 cc)
II (hasta 2.000 cc)
III (más de 2.000 cc)
T = Automóviles de Turismo

en los últimos cien años. El aumento anual de la producción en 1970 ascenderá a 26 millones de toneladas, contra los 18,4 millones de 1965. El peso mayor de la producción recaerá en la región del Volga y de los Urales, pero 25,5 millones de toneladas se obtendrán de dos nuevas regiones: la Siberia Occidental y la península de Manghisclak, en el Mar Caspio, donde se acaban de descubrir importantísimos yacimientos.

Los automotores producidos en Italia durante el primer semestre de 1965 alcanzaron la cifra de 634.106, contra los 605.954 fabricados en el mismo período del año pasado. Mes a mes se registraron los siguientes resultados (entre paréntesis se consigna la cifra correspondiente al año pasado): enero 85.797 (107.199); febrero 93.478 (108.448); marzo 107.781 (103.746); abril 116.371 (104.413); mayo 120.859 (90.743); junio 109.820 (91.405). Durante el semestre se exportaron 177.188 vehículos contra 182.111 del mismo período de 1964.

La Comisión Directiva de la Biblioteca Juan Bautista Alberdi, de Río Tala (Partido de San Pedro), pcia. de Buenos Aires, ha organizado una prueba para automóviles antiguos (hasta 1930, de cuatro y seis cilindros) que se disputará en la mencionada localidad el próximo 10 de octubre. La competencia, que se denominará "Primer Gran Premio de Cafeteras", se correrá en un circuito de tierra de 1.800 metros de extensión. Se han instituido premios en efectivo por valor de 20.000 pesos y valiosos trofeos. La inscripción es gratuita.

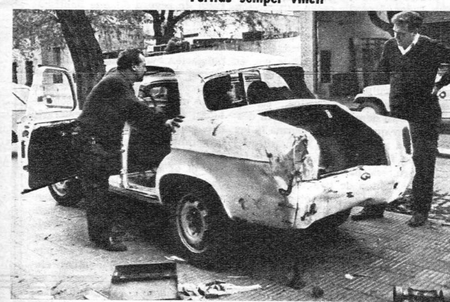
El domingo 3 de octubre a las 13 horas, se disputará una carrera reservada para coches Ford T "Estándar", que ha sido organizada por la Escuela Nº 5 de la vecina localidad de Monte.

El carrocero Nuccio Bertone presentó por primera vez un stand propio en el reciente Salón de Francfort. Los modelos más interesantes que en él se exhibieron, fueron los siguientes: Ford Mustang (primicia en Europa); Iso Grifo G.L. (primicia mundial); Alfa Romeo Canguro (primicia en Alemania); Fiat 850 Spider con "hardtop" (primicia en Alemania); Alfa Romeo 2.600 Spider (versión renovada, primicia mundial). Las otras creaciones, que Bertone realiza por encargo de las fábricas se exhibieron en los stands de estas últimas (Alfa Romeo 1.600 Sprint Speciale; Simca 1.000 Cupé; Iso Rivolta G.T.).

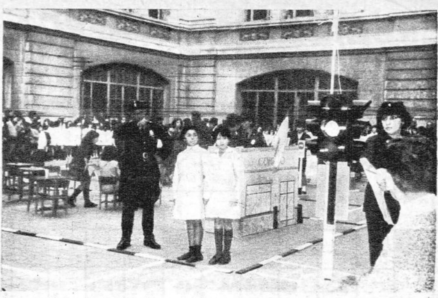
Luego del notable éxito obtenido por el Festival Internacional de Dragsters, celebrado en Gran Bretaña el pasado otoño, al que concurrieron más de 120.000 espectadores, los organizadores se han lanzado a un programa mucho más ambicioso. En la próxima competencia participarán ocho veloces "dragsters" de EE. UU. capaces de recorrer el cuarto de milla en menos de 8 segundos, alcanzando una velocidad final de más de 300 km/h y varias máquinas construidas en Gran Bretaña. El monto total de los premios instituidos supera las 5.000 libras esterlinas. Las pruebas, que se disputarán en Blackbushe, Surrey y Woodvale, Lancashire, tendrán puntaje para el Campeonato del Mundo.



Veritas semper vincit



Sabemos que los sábados por la tarde se dan cita en el autódromo Almirante Brown pequeñas multitudes de aficionados al deporte mecánico; sabemos también que se mezclan en un mismo circuito todo tipo de auto y toda calidad de conducción; es de nuestro conocimiento, además, que la Asociación Argentina de Automóviles Sport se encuentra abocada a la tarea de racionalizar los "sábados de autódromo". Porque conocemos todas estas cosas y porque siempre estamos presentes dondequiera se realice una manifestación automovilística, también nuestro representante está presente en "las tardes de práctica". En la ocasión fue Bubby Schroeder, veterano piloto con más de un Gran Premio y más de media docena de competencias internacionales sobre sus espaldas, quien nos representaba. Al encontrarse dentro del recinto de boxes con Germán Pesce, piloto de larga trayectoria en TC, Sport, y TM, decidieron mostrarle a los "chicos" cómo se anda en el circuito número 2. Lo lamentable fue que uno de los "chicos" decidió detener su automóvil sobre la pista, a la salida del "cajón". Pesce y Schroeder, que venían "fortissimo", tuvieron que optar: el encontronazo o el vuelco. La elección fue acertada. Volcaron.
Al preguntarle uno de los "chicos" a Germán Pesce:
—¿Señor, usted no usa barra antivuelco?
El interrogado, muy orondo, le respondió:
—Yo no vuelco nunca...



Las autoridades del Instituto Bernasconi, juntamente con el Cuerpo de Policía de Tránsito, son el gobierno de la pequeña ciudad-parque.

Despacio ESCUELA:

"PARQUE INFANTIL DE EDUCACIÓN VIAL"

LA LABOR desarrollada por la Policía Federal Argentina y el Consejo Nacional de Educación en su Campaña de Educación Vial Escolar, ha arrojado hasta el momento resultados positivos, ya que las cifras estadísticas demuestran que los accidentes ocurridos a niños de edad escolar han disminuido en un 7,5 por ciento, a lo que debe agregarse el inusitado aumento del parque automotor y de la población.

El Cuerpo de Policía de Tránsito, agregando un nuevo elemento didáctico para el desarrollo de aquella campaña, logró por intermedio de la firma Shell Compañía Argentina de Petróleo, la construcción de un "Parque Infantil de Educación Vial", en el Instituto "Félix Bernasconi", que acaba de ser inaugurado. Dicho parque reproduce una pequeña ciudad con todos sus accidentes: arterias, diagonales, rotondas, señales de tránsito, semáforos, etc.

Antecedentes mundiales hacen suponer que la utilización de este "Parque Infantil de Educación Vial", acrecentará los resultados obtenidos por la Policía y el Consejo Nacional de Educación, ya que parques similares al del Instituto Bernasconi —primero en Sudamérica—, funcionan con éxito, desde hace mucho tiempo en Holanda, Bélgica, Alemania Occidental, Austria, Suiza, Gran Bretaña, Estados Unidos, España y Malasia.

La labor pedagógica encarada en tal forma, de común acuerdo entre las autoridades del Instituto Bernasconi y el Cuerpo de Policía de Tránsito Federal, tiene un efecto permanente en el estudiantado a quien va dirigida. Es necesario señalar, asimismo, que dicha tarea guarda similitud con la desarrollada en Europa, especialmente en Francia, en donde más de trescientas instituciones educan a la niñez sobre la mejor forma de conducirse en la vía pública.

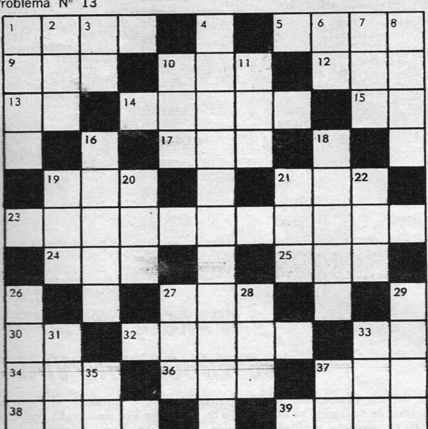
Como puede apreciarse la etapa de divulgación de esta campaña de educación vial a través del circuito inaugurado, no ofrece facetas de improvisación. Por otra parte, ya desde el año 1934, la Policía Federal Argentina cumple con esta campaña de educación vial, a través de la entonces llamada Sección Tráfico, con modificaciones sustanciales en su aplicación, acorde con la evolución de los tiempos.



El "Parque Infantil de Educación Vial" del Instituto Bernasconi es el primer parque de este tipo de toda Sudamérica.

CRUCIGRAMA TUERCA

Problema Nº 13



HORIZONTALES

1. Instituto de Racionalización Argentino de Materiales. - 5. Marca de un microcupé español. - 9. Planta crucífera hortense. - 10. Animal plantígrado. - 12. Uno en inglés. - 13. Símbolos químicos del oxígeno y nitrógeno. - 14. Metal alcalino. - 15. Inicial del apellido y nombre de un corredor de TC. - 17. Lista, catálogo. - 19. Que no es lindo. - 21. Cada uno de los elementos de los cuerpos disociados por la corriente eléctrica. - 23. Instrumento que sirve para medir objetos o longitudes sumamente pequeños (pl.). - 24. Interjección. - 25. Me atreví. - 27. Préstamo, adelanto. - 30. Vocal repetida. - 32. Marca de un automóvil checoslovaco. - 33. Letra del alfabeto sánscrito. - 34. Acusativo del pronombre personal femenino plural de tercera persona. - 36. Parte del río más próxima a su desembocadura. - 37. Contrario al bien. - 38. Ansar, ave (pl.). - 39. Nombre de un corredor estadounidense.

VERTICALES

1. En URSS y en la iglesia griega, imagen pintada y a veces dorada que representa a la virgen o a los santos. - 2. Licor. - 3. Contracción. - 4. Marca de un automóvil inglés. - 6. Artículo neutro. - 7. Confunde en uno. - 8. Poeta cantor de la época primitiva. - 10. Escuchar. - 11. Lengua que se hablaba en Francia, al norte del río Loira. - 16. Cada una de las piezas que se tocan con los dedos para hacer sonar un instrumento musical, o hacer funcionar otros aparatos. - 18. Busto de una persona. - 19. Vende a crédito. - 20. Habla. - 21. Terminación de diminutivo. - 22. Patriarca hebreo. - 26. Rodolfo de Alzaga. - 27. Título de dignidad en ciertos países. - 28. Tiempo, período. - 29. Apellido de un corredor estadounidense cuyo nombre se encuentra en el 39 horizontal. - 31. Iniciales de los nombres y apellido del ganador de la tercera Vuelta de Cuyo. - 33. Del verbo raer. - 35. Sociedad anónima. - 37. Iniciales del apellido y nombre de un corredor de TC, clasificado decimoprimero en Carlos Casares.

La solución en el próximo número.

SOLUCIÓN DEL PROBLEMA Nº 12



AUTOMUNDO y LA LEY

LA CULPA GRAVE EN EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

por: **José María Gastaldi**, abogado, secretario de la Justicia del Crimen, y **Roberto Fonseca**, abogado, asesor en materia de seguros.

El seguro de responsabilidad civil, o más comúnmente denominado "contra terceros", tiene por finalidad proteger el patrimonio del asegurado contra las responsabilidades que su propia culpa —o en su caso, la del conductor— ocasione frente a terceros. Esa responsabilidad civil puede ser consecuencia de daños materiales o corporales causados a terceras personas. Una vez decretada, por sentencia judicial, nace la obligación a cargo del asegurador de abonar la correspondiente indemnización hasta el límite fijado en la respectiva póliza.

Lo que se garantiza en este seguro es, como se ve, una conducta culposa. Una importante limitación a esa garantía la constituye una cláusula impresa en las "condiciones generales", y por la cual el asegurador no responde (es decir, se libera de abonar la indemnización a su cargo) cuando el siniestro ocurre mediando culpa "grave" del asegurado, o de su conductor, y cuando la acción se dirige contra éste.

Dicha sanción, aplicable en otras especies de seguro (por ejemplo: daños al propio coche, sustracción del rodado), adquiere en su aplicación particular relevancia cuando de la responsabilidad civil se trata, desde que, como se vio, es de su esencia la existencia de conducta culpable.

El concepto de "culpa" es, en nuestro derecho, unitario. Sin descartar que en alguna norma la ley se ha referido a él, no parece del todo feliz la expresión que establece esa particular calificación. Con motivo de una cláusula que limitaba la responsabilidad de los aseguradores si el accidente o siniestro era debido a violación de leyes, ordenanzas o reglamentos, nuestra jurisprudencia, que la admitió al principio en base a considerar que las convenciones celebradas entre las partes ocupaban lugar de ley entre ellas, ha ido elaborando una ponderable construcción cuyas conclusiones pueden sintetizarse diciendo que, para que no surja la obligación de indemnizar a cargo de la aseguradora, es menester que esa violación lo sea a sabiendas y con intención, obrando —el asegurado— con una despreocupación con la cual no se hubiera actuado de no contar con el seguro. La restrictiva interpretación a que se ha llegado tiene un fundamental argumento en la circunstancia de que la "responsabilidad civil" presupone una violación a la ley, no resultando compatible con reglas de buena fe debidas en todo contrato (y no sólo en el de seguro) la exención a la obligación de indemnizar cuando, precisamente, se produce el acto o el hecho que la genera, tenido en cuenta al efectuar la contratación. Uno de los elementos que sustenta la razón jurisprudencial lo constituye la conducta desaprensiva, que no hubiese existido de no contarse con el seguro. Tal circunstancia nos parece perfectamente aplicable a la justa delimitación de la denominada culpa "grave".

La omisión de determinadas diligencias que son debidas frente a la comunidad y que corresponden a las circunstancias de las personas, tiempo y lugar, configuran la culpa que sustenta la responsabilidad civil y ante cuya declaración nace la obligación de indemnizar.

Pero, en el cumplimiento del contrato de seguro de que hablamos no toda la conducta culposa (aun cuando engendre responsabilidad civil frente a terceros) provoca la obligación del asegurador. Hay, en efecto, omisiones lamentablemente corrientes y otras que exceden dicho marco. Cuando ellas son debidas a una conducta temeraria que pretende buscar respaldo en la garantía del seguro contratado y que, justamente, por contarse con él es que han sido provocadas, no parece equitativo exigir la contraprestación (pago de indemnización) al asegurador. La conducta observada por el asegurado (o su conductor) debe ser materia de análisis en cada caso particular. Sin desechar otros elementos que puedan concurrir en el caso concreto, la pauta de la temeridad con que no se habría obrado de no existir el seguro, constituye una causal válida para el funcionamiento de la cláusula que exime de obligación al asegurador. El seguro de "responsabilidad civil" no autoriza a quien lo toma a trasladar al asegurador las consecuencias de una temeridad incompatible con la finalidad del contrato.

AUTOMUNDO. Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolívar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli.

Reg. de la Propiedad Intelectual Nº 847.707. Distribuidores: ARGENTINA, Distribuidora Universal S. R. L., Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY, Dist. Paysandú S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432, Montevideo. CHILE, Publichile S. A., Manuel Rodríguez 866, Santiago.

Correo Argentino C. y Suc. 3-27-34 y 60 (B) | Tarifa Reducida Nº 7.719 | Franqueo a Pagar Cuenta Nº 443

Imp. en Fabril - Octubre de 1965 Industria Argentina

IX GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO MEJORADO 1965

POR PRIMERA VEZ EN LA HISTORIA DE LA RADIOFONIA...

LS10 RADIO LIBERTAD
RADIO CUYO DE MENDOZA
RADIO SARANDI R.O.U.
RADIO MINERIA CHILE
JUNTAMENTE CON
LS 83 CANAL 9 LIBERTAD

CUBRIENDO TODO EL PAIS

4 EMISORAS
1 CANAL DE TV
50 RELATORES Y COMENTARISTAS
6 EQUIPOS MOVILES
3 AVIONES

CON EL EQUIPO
EMOCION EN LAS RUTAS
Del 19 al 30 de OCTUBRE

RADIO LIBERTAD

hay
un Ford
en
su futuro

Para ellos también será realidad la predicción, como antes lo fue para sus abuelos, lo es para sus padres... y seguirá siéndolo para sus hijos.
En efecto, Ford fue la primera empresa automotriz que se instaló en el país, hace ya cincuenta y dos años.
Pone todo su énfasis en mantener y elevar la calidad de sus productos, y está animada por un constante espíritu de superación y progreso, encontrándose a la cabeza de la industria mundial en investigación y desarrollo de automotores.



CENTRO DE CALIDAD PARA PRODUCTOS DE CALIDAD

El 21 de septiembre de 1965 se cumplió el cuarto aniversario de la inauguración del Centro Industrial Ford en General Pacheco y salió de sus líneas la unidad 100.000 fabricada en el país.

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

Miembro de la Asociacion de Fábricas de Automotores